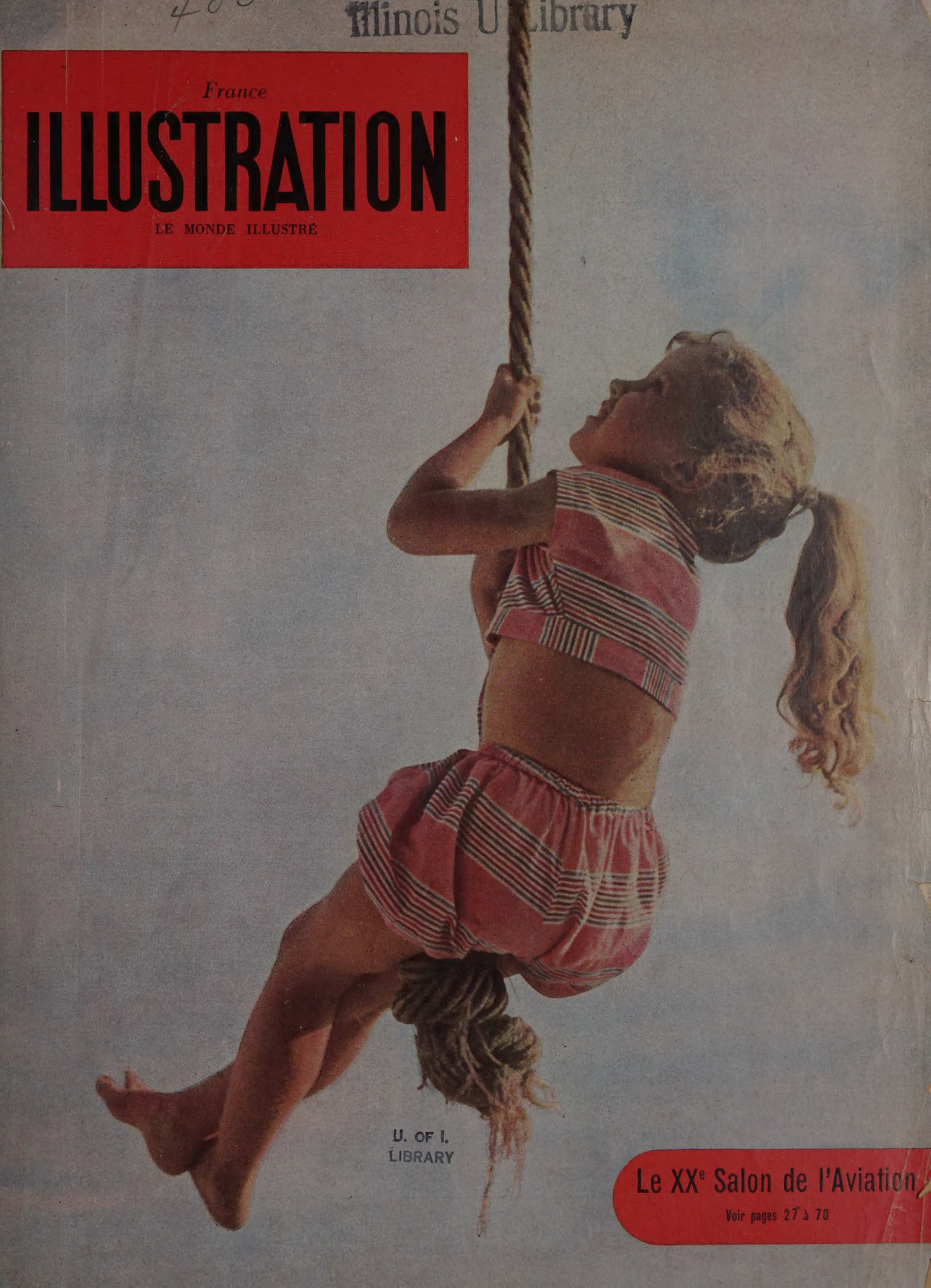
Illinois U Library

France

ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ



U. OF I.
LIBRARY

Le XX^e Salon de l'Aviation

Voir pages 27 à 70

Ambiance...

Comme sur l'AMERICA, l'ambiance que vous allez trouver à bord de l'UNITED STATES, le paquebot le plus rapide du monde, est bien pour vous séduire. Cadre somptueux, élégance raffinée, confort incomparable, bonne chère, service remarquable : à peine embarqué, vous avez déjà l'impression d'être un invité de marque dans un palace Américain.

Vous voyagez en toute sécurité et la traversee dure juste assez pour en savourer le charme.

Vous arrivez a New-York détendu et presque désolé de renoncer si vite au merveilleux bien être de la vie a bord.

CONSULTEZ UNE AGENCE AGRÉÉE OU

UNITED STATES LINES

10, RUE AUBER - PARIS 9e - OPE. 89-80

Bureaux dans les principales villes d'Europe

INTERCONTINENTAL PUBLICITÉ - PARIS

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

TABLE DES MATIÈRES

TOME XVI. — DE JUILLET 1953 A DÉCEMBRE 1953

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

13, rue Saint-Georges - Paris-9e — Téléphone : Trudaine 82-54

TABLE ALPHABÉTIQUE DU TEXTE

Nota — *Ne sont, en général, référencés ici que les textes non accompagnés de gravures ou les textes illustrés d'une importance particulière pour les recherches. Pour les autres, se reporter à la* Table des gravures. *Les articles rédactionnels insérés dans les pages de publicité sont suivis du numéro de* France-Illustration *et de la page en chiffres romains.*

Actualité *(voir aussi la table des auteurs à Duhamel)* : Autant en emporte le vent, par le Sceptique, n° 400, 15 et 16 ; n° 401, 10 à 12 ; n° 402, 10 et 11 ; n° 403, 94 à 96 ; n° 404, 13 à 15.

Allemagne : Les nouveaux maîtres de l'Allemagne dans la guerre des hauts fourneaux, des laminoirs et des mines, par R. Branellec, n° 401, 48 à 56 ; Allemagne 1953, par Maurice Faure, n° 402, 38 et 39 ; depuis les émeutes de Berlin, les élections allemandes ont pris une importance mondiale, voici les hommes qui vont diriger l'Allemagne, par René Branellec, n° 402, 40 à 48.

Alpinisme : La route de l'Himalaya passe par Fontainebleau, n° 403, 57 à 59.

Automobile : Le 40e Salon ; les nouvelles voitures ; l'industrie mondiale automobile ; les productions nationales ; les formes de la carrosserie ; la voiture nommée Désir ; la X-100, voiture de demain ; il y a cinquante ans, par Maurice Philippe ; scooters, motos, vélomoteurs, par Jean Bonnet ; Paris-Istamboul : 84 heures, par J. Devos, F. Pottiée-Sperry et J. Bouvier, n° 403, *spécial Auto.*

Aviation : Le XXe Salon : déclaration du général Corniglion-Molinier ; où va notre aviation marchande ?, par Edmond Blanc ; en 35 ans le nombre des voyageurs par avion est passé de 3.500 à 35 millions par an..., par René Branellec ; c'est un véritable bond en avant que viennent de faire les transports aériens, par René Tanguy ; Jacqueline Cochran, la femme la plus vite du monde, par Louis Castex ; lutte serrée entre chasseurs et bombardiers, par Camille Rougeron ; les engins guidés marquent-ils la fin des avions de chasse ? ; en cinquante heures vous serez pilote d'hélicoptère, par le commandant Boris ; non... la guerre des sexes n'aura pas lieu à « Air France », par Paul Mousset ; dès l'école, enfants et jeunes gens se passionnent pour construire des avions qui volent, par Jany Aujame ; pour la grande majorité de nos contemporains l'astronautique ce n'est pas sérieux ; la Fiat au XXe Salon international aéronautique, n° 400, 27 à 71 ; Mademoiselle Hélicoptère, par Blake Clark, n° 401, 37 à 39 ; Farnborough n'a pas été une exhibition d'appareils mais une foire commerciale de l'aviation britannique, par André Charriou, n° 404, 47 à 52.

Beaux-Arts : L'Exposition Cézanne clou du Festival d'Aix-en-Provence, par Bernard Champigneulle, n° 400, 94 à 99 ; figures nues de l'École française, n° 400, 100 à 102 ; de la rive gauche à la rive droite et d'une exposition à l'autre, par Maurice Sérullaz, n° 400, 102 et 103; un Américain à Paris (Sivard), n° 401, 57 à 60 ; le papier peint, par Roger Dardenne, n° 401, 80 à 85 ; la féerique exposition des vitraux de France est une révélation, par Bernard Champigneulle, n° 401, 86 et 87 ; à Venise, avec le peintre Carzou, par Martine Cadieu, n° 401, 102 et 103 ; à travers les expositions, par Maurice Sérullaz, n° 401, 104 ; de l'aménagement des nouvelles salles du Louvre ; de la présentation de la collection léguée par Beistegui ; de la pose du plafond de Braque, par Michel Florisoone, n° 402, 58 à 67 ; d'une exposition à l'autre, par Maurice Sérullaz, n° 402, 68 et 69 ; les grandes expositions de nos musées de province, par Bernard Champigneulle, n° 404, 59 à 65 ; Benn, ou l'intellectuel poète, par Maurice Sérullaz, n° 404, 103 et 104 ; y aura-t-il une affaire Braque ?, n° 404, 102 et 103 ; au Salon des Tuileries, par Bernard Champigneulle, n° 404, 105 ; à la Galerie Doucet : Vincent Roux, Noor-Zadé Brener, n° 404, 105 ; l'abbaye de Fontfroide, par Jean Girou, n° 405, 9 à 22 ; la donation Beistegui au Musée du Louvre, par Germain Bazin, n° 405, 23 à 34 ; vitraux de France, du XIe au XVIe siècle, par Bernard Champigneulle, n° 405, 35 à 46 ; trésors d'art de l'école troyenne, par François Depautaine, n° 405, 47 à 54 ; Roger Lacourière a formé quelques-uns des maîtres graveurs contemporains, par Roger Dardenne, n° 405, 55 à 66.

Bibliographie, par André Rousseaux, Albert Mousset, Gérard Caillet, etc. ; *Le Mécanicien et autres contes* (A. Ferry) ; *Chaque fois que l'aube paraît* (Daumal) ; *Lyautey l'Africain* (P. Lyautey) ; *De Lattre* (B. Simiot) ; *Claire dans la clarté* (Daniel-Rops) ; *Tunisie* (Hoppenot) ; *Priscilla* (P. Mousset) ; *le Débûcher* (Vialar) ; *Duveen, la chasse aux chefs-d'œuvre* (Beehrmann), n° 400, 109 à 112 ; *Personnage très important* (Orson Welles) ; *les Croisés de la haute mer* (Costal du Rels) ; *Pierre le Magnifique* (Lemelin) ; *Histoire illustrée de la librairie et du livre français* (Neret) ; *l'Année politique 1952* (Siegfried) ; *le Bon Roi Dagobert* (Régis) ; *Histoire d'une reine : Queen Mary* (Viel) ; *l'Auto-analyse* (Horney) ; *les Oreilles sur le dos* (Arnaud) ; *la Rose de sangs* (Hervieu) ; *Oiseaux du monde* (Boubée) ; *Empire de France* (Fort) ; *Théâtre* (Ionesco) ; *Sommets de la littérature chinoise contemporaine* (Monsterleet) ; *Rabelais* (Lefranc) ; *Charles Trenet* (Andry) ; *Jean-Louis Barrault* (Chancerel) ; *Gaston Baty* (Cogniat) ; *André Maurois* (Michel-Droit) ; *Charlie Chaplin* (Huff), n° 401, 107 et suiv. ; *Contenir ou Libérer* (Burnham) ; *François Ier* (Lévis-Mirepoix) ; *la Dame de beauté* (Yamata) ; *Lumière sur les ruines* (Menu), n° 402, 107 ; *Théâtre et collectivité ; d'Eon* (Franck) ; *la Provence* (Vaudoyer) ; *les Démons du ciel* (Carter) ; *Au delà de Thulé* (Pommier) ; *Blizzard* (Barré) ; *la Grande Aventure des baleines* (Blond) ; *Côte d'Azur* (Bertaut) ; *En Provence* (Henriot) ; *Croisières en Méditerranée* (Ricard) ; *l'Art portugais* (R. dos Santos) ; *Paris vu du ciel* (Henrard), n° 403, 93 et 107 ; *Histoire de la révolution russe* (Walter) ; *Hitler et Staline* (Kleist) ; *l'Union soviétique* (Leonhard) ; *Aventures d'un joueur de tennis* (Henlieu), n° 404, 106 et 107.

Chasse : Tel Nemrod, roi de Chaldée et puissant chasseur devant l'éternel, par Marcel Belvianes, n° 403, 70 à 75.

Châteaux : Sur la route lumineuse des châteaux de la Loire, par René Parnay, n° 400, 86 et 87 ; au temps des dames de Chenonceaux, par Jean Martin-Demezil, n° 400, 89 à 93 ; les restaurations du château de Versailles, par Bernard Champigneulle, n° 401, 18 à 31 ; au XIXe siècle un prince allemand s'est pris... pour Louis XIV (Herrenchiemsee), par Maurice Sérullaz, n° 401, 32 à 36.

Chine : Un dominion des Soviets sous pavillon britannique, Hong-Kong, par J.-P. Bru, n° 404, 53 à 58.

Cinéma : Orson Welles, un artiste mort jeune, par Denis Marion, n° 401, 106 et 107 ; Moulin Rouge, n° 402, 29 à 31 ; au Festival de Venise, par Denis Marion, n° 403, 77 et 78 ; le Cinémascope à Paris, par Raoul Peslin, n° 403, 79 à 81 ; *l'Amour d'une femme*, par le docteur Morel, n° 403, 82 à 84 ; Relief ? grand écran et perspective sonore, par Denis Marion, n° 404, 101.

Corée : La Corée, banc d'essai pour la sécurité collective, par Paul Mousset, n° 404, 31 à 40.

Corse : M. Ramarony s'est rendu sur place pour étudier les problèmes économiques, n° 404, 92 et 93.

Danse : J'ai demandé aux comédiens de Paris qui était Psyché, par Martine Cadieu, n° 400, 109 et 110; les Ballets grecs au Festival de Hollande, par Martine Cadieu, n° 401, 105 ; Festival de Grenade 1953 ; Nuits dans les jardins d'Espagne, par Martine Cadieu, n° 402, 105 ; Fontaines et Feux, par Martine Cadieu, n° 404, 102.

Editorial, par Georges Duhamel : Pour les peuples non plus..., n° 400, 13 ; la charité reniée par l'étatisme triomphant, n° 401, 7 à 9 ; heures difficiles, n° 402, 9 ; le supplice par l'espérance, n° 404, 11.

Électricité : En 1961, la production d'électricité atteindrait 70 milliards de kW.-h., n° 404, 112.

Énergie : Du soleil à l'atome, I, au laboratoire du fort de Montlouis, par Pierre Devaux, n° 404, 87 à 91.

Enseignement : Il faut que la France adapte son système scolaire à ses besoins, par Roger Dardenne et Paul Mousset, n° 404, 72 à 78.

Europe : Que devient l' « Europe » ?, n° 402, 57.

Expéditions : A quoi une expédition polaire doit-elle son succès ?, par Pierre Monchenin, n° 401, 61 à 65.

Glaoui (le) : Un prince du Sud et un grand ami de la France, le Glaoui, par M. Gaudfernau, n° 401, 71 à 79.

Habitation : « La Cense », pavillon de chasse de Raymond Lœwy, par Raymond Lebègue et Claude Yelnick, n° 402, 17 à 27 ; votre maison doit refléter votre élégance personnelle, n° 403, 85 à 92 ; hiver... agréable souci du home, n° 404, 95 à 99.

Hippisme : Un produit d'anciennes traditions et des méthodes scientifiques modernes : le cheval, n° 400, 72 à 84 ; la fête mondiale du cheval, par le colonel Tré-Hardy, n° 400, 85 ; le mois hippique, par le colonel Tré-Hardy, n° 402, 109 ; le mois hippique, par le colonel Tré-Hardy, n° 403, 112.

Histoire : Le souvenir de sainte Claire, par Daniel-Rops, n° 403, 76 ; images de saint Bernard, par Daniel-Rops, n° 405, 7 et 8.

Horoscopes : La parole est aux astres, par Marguerite Juin, n° 400, I ; n° 401 II ; n° 402, 107 ; n° 403, 105 ; n° 404, 111.

Industrie : Avons-nous un complexe à l'égard des matières plastiques ?, par Claude Thomas, n° 401, 88 à 95.

Inventions : Les réfrigérateurs se transforment ; du calorifère au frigorifère ; l'industrie des « Cermets » ; étables caoutchoutées, par Claude Thomas, n° 400, VI à VII ; pour les ménagères, pour le peintre amateur ; le bloc-lampe ; confort amélioré ; pour votre sécurité ; pour le bureau ; nouveaux éléments préfabriqués ; les plans maquettes ; radio télévision ; tissu climatique ; carreaux de cuisine ; pour surveiller les enfants, n° 401, IV et V ; pour les automobilistes ; pour les amateurs de camping ; pour les ménagères, n° 402, 110 et 111 ; engins polyvalents pour l'agriculture, n° 403, 110 ; nettoyage de l'argenterie ; seau en plastique ; pour les sauvetages ; sorbetière électrique ; sablier à sonnette ; cafetière de route, n° 404, 114.

Jeux : Les échecs et le bridge, par André Chéron, n° 400, VIII ; les échecs, par André Chéron, n° 401, VIII ; le bridge, par André Chéron, n° 402, 112 ; les échecs, par André Chéron, 403, 110 ; le bridge, par André Chéron, 404, 115.

Littérature : L'écrivain français attend qu'on lui rende la place à laquelle il a droit, par Paul Mousset, n° 401, 99 à 101 ; Joseph Peyré a voulu comparer deux Espagnes, par Gérard Caillet, n° 402, 106 ; Francis Carco et

Gérard de Nerval, par André Rousseaux, n° 403, 93 ; le best-seller 1953 sera peut-être une histoire vraie, par Gérard Caillet, n° 404, 107.
Marine : Le XIXe Salon nautique, n° 404, 94.
Maroc : Islam et chrétienté, par Philippe d'Estailleur Chanteraine, n° 403, 62 à 69.
Médecine : Les cures de sommeil, par R.-J. Moline, n° 401, VII ; le laboratoire Raymond-Poincaré à Strasbourg, par René Delange, n° 404, 21 à 30.
Mer : Grâce à quelques hommes, pour nous, la mer a changé de visage, par Gérard Caillet, n° 403, 60 et 61.
Mexique : Dans la « Suisse mexicaine », l'Unesco cherche à élever à une vie meilleure une population misérable, par Henri Vignes, n° 402, 70 à 75.
Mode : Sur les plages la jupe affronte le corsaire, par Anne Zegel, n° 400, 104 et 105 ; les trois glorieuses de Christian Dior, par René Claude, n° 402, 94 à 96 ; cinquante ans d'élégance parisienne, par Roger Dardenne, n° 402, 97 à 99.
Mondanités : « Revoir Paris » ou le retour des enfants prodigues, par Michel Georges-Michel, n° 404, 41 à 46.
Moro-Naba (le) : L'empereur des Mossis, par Pierre Béarn, n° 401, 96 à 98.
Musique : Chronique des fêtes de Printemps, par L. Maurice-Amour, n° 400, III ; pour votre discothèque, par W.-L. Landowsky, n° 401, III ; concert de plein air à Aix-en-Provence, par B. Champigneulle, n° 402, 101 ; Mozart et Rossini aux eaux d'Aix-en-Provence, par Robert Kemp, n° 402, 102 et 103 ; le Festival de Bayreuth, par Pierre Sabatier, n° 402, 103 et 104 ; pour votre discothèque, par W.-L. Landowski, n° 403, 106.
Pêche : La pêche sportive des monstres marins, par Tony Burnand, n° 402, 32 à 37.
Rotary : Servir, telle est la devise des 400.000 membres du Rotary qui appartiennent à 86 nations. par Roger Dardenne, n° 400, 22 à 26.
Sports : Sport trop méconnu en France, le golf mérite de devenir populaire, par Paul Mousset, n° 401, 66 à 70 ; les fastes du polo, par le lieutenant-colonel Tré-Hardy, n° 401, VI ; le football, ce conquérant des temps modernes, par Jacques Ferran, n° 404, 79 à 86.
Tauromachie : Bayonne a brillamment organisé la corrida du Centenaire, par Edmond Nessler, n° 404, 66 à 71.
Tennis : Dans ce sport éminemment français, le tennis, redeviendrons-nous les meilleurs ?, par A. Gentien, n° 402, 82 à 87.
Théâtre : L'abbaye du Bec sert de décor à *Meurtre dans la cathédrale*, par Pierre Monchenin, n° 400, 106 à 108 ; le mois théâtral, par Yves Gandon : Psyché, Festival d'Angers, bruits de coulisses, n° 400, 109 ; concours à Paris et festivals en province, par Yves Gandon, n° 401, 105 et 106 ; le VIIe Festival d'Avignon, par Yves Gandon, n° 402, 100 à 102 ; *Christophe Colomb* (Claudel) à Marigny, par Gilles Deboisge, n° 404, 100.
Tourisme : Vacances d'été, par Michel Georges-Michel, n° 401, 40 à 47 ; villégiatures d'été, par Michel Georges-Michel, n° 402, 88 à 93.
Travail : L'homme n'est pas une machine, par Edmond Nessler, n° 402, 76 à 81.
U. R. S. S. : Un nouvel aspect de la « guerre froide » ; la bataille des calories, par Yves Delbars, n° 402, 49 à 56.

TABLE DES AUTEURS

Aujame (Jany) : Dès l'école, enfants et jeunes gens se passionnent pour construire des avions qui volent, n° 400, 67.
Bazin (Germain) : La donation Beistegui au Musée du Louvre, n° 405, 23 à 34.
Béarn (Pierre) : L'empereur des Mossis, n° 401, 96 à 98.
Belvianes (Marcel) : Tel Nemrod, roi de Chaldée et puissant chasseur devant l'Eternel, n° 403, 70 à 75.
Blanc (Edmond) : Où va notre aviation marchande ?, n° 400, 29 à 34.
Bonnet (Jean) : Scooters, motos, vélomoteurs, n° 403, 41 à 45.
Boris (commandant H.) : En cinquante heures vous serez pilote d'hélicoptère, n° 400, 59 à 62.
Branellec (René) : En 35 ans le nombre des voyageurs par avion est passé de 3.500 à 35 millions par an, n° 400, 36 à 43 ; les nouveaux maîtres de l'Allemagne dans la guerre des hauts fourneaux, des laminoirs et des mines, n° 401, 48 à 56 ; depuis les émeutes de Berlin, les élections allemandes ont pris une importance mondiale, voici les hommes qui vont diriger l'Allemagne, n° 402, 40 à 48.
Bru (J.-P.) : Un dominion des Soviets sous pavillon britannique, Hong-Kong, n° 404, 53 à 58.
Burnand (Tony) : La pêche sportive des monstres marins, n° 402, 32 à 38.
Cadieu (Martine) : J'ai demandé aux comédiens de Paris qui était Psyché, n° 400, 109 et 110 ; à Venise, avec le peintre Carzou, n° 401, 102 et 103 ; les Ballets grecs au Festival de Hollande, n° 401, 105 ; Festival de Grenade 1953 ; nuits dans les jardins d'Espagne, n° 402, 105 ; fontaines et feux, n° 404, 102.
Caillet (Gérard) *(voir à la table du texte)* : Bibliographie : grâce à quelques hommes, pour nous la mer a changé de visage, n° 403, 60 à 69 ; le best-seller 1953 sera peut-être une histoire vraie, n° 404, 107.
Castex (Louis) : Jacqueline Cochran, la femme la plus vite du monde, n° 400, 52 et 53.
Champigneulle (Bernard) : L'Exposition Cézanne, clou du Festival d'Aix-en-Provence, n° 400, 94 à 99 ; les restaurations du château de Versailles, n° 401, 18 à 31 ; la féerique exposition des vitraux de France est une révélation, n° 401, 86 et 87 ; les grandes expositions de nos Musées de province, n° 404, 59 à 65 ; au Salon des Tuileries, n° 404, 105 ; vitraux de France, du XIe au XVIe siècle, n° 405, 35 à 46.
Charriou (André) : Farnborough n'a pas été une exhibition d'appareils, mais une foire commerciale de l'aviation britannique, n° 404, 47 à 52.
Chéron (André) *(voir à la table du texte)* : Jeux.
Clark (Blake) : Mademoiselle Hélicoptère, n° 401, 37 à 39.
Claude (René) : Les trois glorieuses de Christian Dior, n° 402, 94 à 96.
Corniglion-Molinier (général) : Déclaration à propos du XXe Salon de l'Aviation, n° 400, 27 et 28.
Daniel-Rops : Le souvenir de sainte Claire, n° 403, 76 ; images de saint Bernard, n° 405, 7 et 8.
Dardenne (Roger) : Servir, telle est la devise des 400.000 membres du Rotary qui appartiennent à 86 nations, n° 400, 22 à 26 ; le papier peint, n° 401, 80 à 85 ; cinquante ans d'élégance parisienne, n° 402, 97 à 99 ; il faut que la France adapte son système scolaire à ses besoins, n° 404, 72 à 78 ; dans son atelier de Montmartre, Roger Lacourière a formé quelques-uns des maîtres graveurs contemporains, n° 405, 55 à 66.
Deboisge (Gilles) : *Christophe Colomb* à Marigny, n° 404, 100.
Delange (René) : Le laboratoire Raymond-Poincaré à Strasbourg, n° 404, 21 à 30.
Delbars (Yves) : Un nouvel aspect de la « guerre froide » ; la bataille des calories, n° 402, 49 à 56.
Depautaine (François) : Trésors d'art de l'École troyenne, n° 405, 47 à 54.
Devaux (Pierre) : Du soleil à l'atome, I : au laboratoire du fort de Montlouis, n° 404, 87 à 91.
Devos, Pottiée-Sperry et Bouvier : Paris-Istamboul : 84 heures, n° 403, 46 à 56.
Duhamel (Georges) : Pour les peuples non plus, n° 400, 13 ; la charité reniée par l'étatisme triomphant, n° 401, 7 à 9 ; heures difficiles, n° 402, 9 ; le supplice par l'espérance, n° 404, 11 ; la vie disperse, l'homme sage rassemble, n° 405, 3 à 5.
Faure (Maurice) : Allemagne 1953, n° 402, 38 et 39.
Ferran (Jacques) : Le football, ce conquérant des temps modernes, n° 404, 79 à 86.
Florisoone (Michel) : De l'aménagement des nouvelles salles du Louvre ; de la présentation de la collection léguée par Beistegui ; de la pose du plafond de Braque, n° 402, 58 à 67.
Gandon (Yves) *(voir à la table du texte)* : Théâtre.
Gaudfernau (M.) : Le Glaoui, pacha de Marrakech et seigneur de l'Atlas, n° 401, 71 à 79.
Gentien (A.) : Dans ce sport éminemment français, le tennis, redeviendrons-nous les meilleurs ?, n° 402, 82 à 87.
Georges-Michel (Michel) : Vacances d'été, n° 401, 40 à 47 ; villégiatures d'été, n° 402, 88 à 93 ; revoir Paris, ou le retour des enfants prodigues, n° 404, 41 à 46.
Girou (Jean) : L'abbaye de Fontfroide, n° 405, 9 à 22.
Juin (Marguerite) *(voir à la table du texte)* : Horoscopes.
Kemp (Robert) : Mozart et Rossini aux eaux d'Aix-en-Provence, n° 402, 102 et 103.
Landowski (W.-L.) : Pour votre discothèque, n° 400, IV ; n° 403, 106.
Lebègue (Raymond) : Henri IV, prince pauvre de tout, offrit la Cense à Gabrielle d'Estrées, n° 402, 22 et 23.
Marion (Denis) *(voir à la table du texte)* : Cinéma.
Martin-Demezil (Jean) : Au temps des dames de Chenonceaux, n° 400, 89 à 93.
Maurice-Amour (L.) : Chronique des Fêtes du Printemps, n° 400, III.
Monchenin (Pierre) : L'abbaye du Bec sert de décor à *Meurtre dans la cathédrale*, n° 400, 106 à 108 ; à quoi une expédition polaire doit-elle son succès ?, n° 401, 61 à 65.
Morel (docteur) : *L'Amour d'une femme*, un film que Jean Gremillon tourne dans le paysage dramatique d'une île bretonne, n° 403, 82 à 84.
Mousset (Albert) *(voir à la table du texte)* : Bibliographie.
Mousset (Paul) : Non... la guerre des sexes n'aura pas lieu à « Air France », n° 400, 63 à 66 ; sport trop méconnu en France, le golf mérite de devenir populaire, n° 401, 66 à 70 ; l'écrivain français attend qu'on lui rende la place à laquelle il a droit, n° 401, 99 à 101 ; la Corée, banc d'essai pour la sécurité collective, n° 404, 31 à 40 ; il faut que la France adapte son système scolaire à ses besoins, n° 404, 72 à 78.
Nessler (Edmond) : L'homme n'est pas une machine, n° 402, 76 à 81 ; Bayonne a brillamment organisé la corrida du Centenaire, n° 404, 66 à 71.
Parnay (René) : Sur la route lumineuse des châteaux de la Loire, n° 400, 86 à 88.
Peslin (Raoul) : Le cinémascope à Paris, n° 403, 79 à 81.
Philippe (Maurice) : Le 40e Salon de l'Automobile *(pour le détail, se reporter à la table du texte, au mot : Automobile)*, n° 403.
Rougeron (Camille) : Lutte serrée entre chasseurs et bombardiers, n° 400, 54 à 56.
Rousseaux (André) *(voir à la table du texte : Bibliographie)* : Francis Carco et Gérard de Nerval, n° 403, 93 ; la Saison du roman, n° 404, 106 et 107.
Sabatier (Pierre) : Le Festival de Bayreuth, n° 402, 103 et 104.
Sceptique (le) : Autant en emporte le vent, n° 400, 15 et 16 ; n° 401, 10 à 12 ; n° 402, 10 et 11 ; n° 403, 94 à 96 ; n° 404, 13 à 15.
Sérullaz (Maurice) : De la rive gauche à la rive droite et d'une exposition à l'autre, n° 400, 102 et 103 ; au XIXe siècle un prince allemand s'est pris... pour Louis XIV, n° 401, 32 à 36 ; à travers les expositions, n° 401, 104 ; d'une exposition à l'autre, n° 402, 68 et 69 ; à travers les expositions, n° 404, 104 et 105.
Tanguy (René) : C'est un véritable bond en avant que viennent de faire les transports aériens, n° 400, 44 à 51 ; que devient l' « Europe » ?, n° 402, 57.
Thomas (Claude) *(voir à la table du texte : Inventions)* : Avons-nous un complexe à l'égard des matières plastiques ?, n° 401, 88 à 95.
Tré-Hardy (colonel) : La Fête mondiale du cheval, n° 400, 85 ; les fastes du polo, n° 401, VI ; le mois hippique, n° 402, 109 ; n° 403, 112.
Vignes (Henri) : Dans la « Suisse mexicaine », l'Unesco cherche à élever à une vie meilleure une population misérable, n° 402, 70 à 75.
Zegel (Anne) : Sur les plages la jupe affronte le corsaire, n° 400, 104 et 105.

TABLE DES ARTISTES

Balthus : Maquette de costume, n° 400, 94.
Benn : « Ils ont exposé les corps de tes serviteurs en pâture aux oiseaux du ciel », n° 404, 103.
Boucher (François) : Retour de chasse de Diane, n° 400, 100.
Bouts (Bernard) : Wikita, n° 404, 104.
Braque : Plafond de la salle Henri II au Louvre, n° 402, 60 et 61 ; l'Aquarium, n° 405, 57.
Brener (Noor-Zadé) : Jeune Fille aux perles, n° 402, 69 ; Arabesque, n° 404, 105.
Breypat : Fleurs, n° 400, 103.
Cézanne : Cézanne à la palette ; Paysage au viaduc ; le Vase bleu ; le Meurtre ; la Femme au chapelet ; la Maison du Jas-de-Bouffan ; Autour de la table ; l'Arbre, n° 400, 95 à 99.
David (J.-L.) : Monsieur Seriziat, n° 402, 59 ; Madame de Verninac, n° 402, 64 ; n° 405, 31 ; le Général Bonaparte, n° 405, 32 ; Monsieur Meyer, n° 405, 33.
Derain : Maquette pour *le Barbier de Séville*, n° 400, 94.
Drouais (F.-H.) : Anne-Françoise Doré, n° 405, 29.
Dufy (Raoul) : La Fée Électricité, n° 402, 68.
Dunoyer de Segonzac : Les Ruches, n° 405, 64 ; les Chèvres, n° 405, 65.
École flamande : Vierge et Enfant, n° 405, 24.
Fontainebleau (École de) : La Procureuse, n° 400, 100 ; Artémise, n° 400, 101.
Fragonard (Honoré) : Le Peintre Naigeon, n° 405, 28.
Gérard (baron) : Madame Lecerf, n° 405, 32.
Goya : La Comtesse del Carpio, n° 402, 65.
Gozzoli (Benozzo) : Le Voyage des rois mages, n° 403, 74.
Ingres (Dominique) : Mademoiselle et Monsieur Rivière, n° 402, 59 ; Madame Panckouke, n° 405, 30.
Jadin (Gustave) : Chiens, n° 402, 73.
Jordaens : La Création du cheval, n° 404, 61.
Lahner (Émile) : Paysage de Provence ; Portrait de jeune fille, n° 402, 68.
Léger (Fernand) : L'Oiseau rouge dans le bois, n° 405, 60.
Le Nain (Louis) : Les Pèlerins d'Emmaüs, n° 404, 59.
Maître de Moulins : Le Petit Dauphin Charles Orland, n° 405, 25.
Manet : La Femme aux seins nus, n° 400, 100.
Matisse (Henri) : L'Intérieur bleu, n° 405, 58 et 59.
Modigliani : Nu, n° 400, 102.
Nattier (Jean-Marc) : Duchesse de Chaulnes en Hébé, n° 405, 29.
Oudot : Nature morte à la rose, n° 404, 105.
Oudry (J.-B.) : Chasses royales, n° 403, 73.

Picasso : Nu, n° 400, 101 ; Portrait de Marevna, n° 401, 104 ; Course de taureaux, n° 405, 63.
Régis-Manset : Vacances d'été, n° 401, 40 à 47 ; Villégiatures d'été, n° 402, 88 à 93 ; la Chasse royale, n° 403, 71 ; Revoir Paris, n° 404, 41 à 46.
Renoir : Baigneuse vue de profil, n° 400, 101.
Rohner : Les Poulets, n° 400, 103.
Roux (Vincent) : Jeune Fille à la rose, n° 404, 105.
Sivard (Robert) : Tableaux de Paris, n° 401, 57 à 60.
Smith : Paysage aux U. S. A., n° 404, 104.
Soutine : Nature morte, n° 402, 68 ; Cagnes-sur-Mer, n° 402, 69.
Steiner (Lilly) : Le Jardin japonais, n° 400, 103.
Stoskopff (Sébastien) : Nature morte, n° 404, 65.
Troyes (École de) : Éducation de la Vierge, n° 404, 60.
Valtat (L.) : Fleurs, n° 401, 104.
Van Dyck (Antoine) : Portrait d'homme, n° 405, 27.
Van Mabuse (J.-G.) : Diptyque de Jehan Carondelet, n° 402, 58.
Van Moppès : P. Barillet et J.-P. Grédy, n° 400, 103.
Venard : Funérailles bretonnes, n° 401, 104.
Vernet (Carle) : L'Empereur Napoléon Ier à la chasse, n° 403, 75.
Vuillard : Intérieur, n° 400, 102.
Weismann : Azay-le-Ferron, n° 400, 103.

TABLE DES GRAVURES

ACCIDENTS, CATASTROPHES

Incendies : Le célèbre établissement des « Bains Deligny » détruit par le feu, n° 403, 98.
Inondations : Dans la région du Doubs, n° 400, 20 ; l'île de Kiou-Siou ravagée au Japon, n° 401, 13 ; à Rome, n° 403, 97 ; en France, dans la Manche, n° 404, 17.
Naufrages : Deux prétroliers américains entrent en collision et explosent, n° 400, 18.
Tempêtes : Tornades dans le Michigan, n° 400, 19 ; des orages causent des dégâts à Paris et en banlieue, n° 401, 14.
Tremblements de terre : Violentes secousses aux îles Ioniennes, n° 402, 16.

AÉRONAUTIQUE

Le XXe Salon de l'Aviation *(voir le sommaire à la table du texte)*, n° 400, 27 à 71 ; le petit monoplan de Gluckmann traverse l'Atlantique, n° 401, 14 ; héliport inauguré à Bruxelles, n° 402, 15 ; fusée « électronique » contre avions, n° 403, 96 ; Mme Jacqueline Auriol franchit le mur du son, 97 ; la présentation de Farnborough, n° 404, 47 à 52.

ARMÉE

États-Unis : Premiers essais du canon atomique, n° 404, 17.
France : La revue du 14 juillet à Paris, n° 401, 17 ; les nuits de l'armée, n° 401, VII ; la Médaille d'Indochine, n° 402, 109.

BEAUX-ARTS

Restaurations du château de Versailles, n° 401, 18 à 31 ; le papier peint au Musée Galliera, n° 401, 80 à 85 ; les vitraux de France au Musée des Arts décoratifs, n° 401, 86 et 87 ; aménagement des nouvelles salles au Musée du Louvre, n° 402, 58 à 67.

CARTES

Allemagne : Cartes économiques, n° 401, 50 à 55 ; le pays coupé par le « rideau de fer », n° 402, 43.
Planisphère : L'influence économique de l'U. R. S. S. dans le monde, n° 402, 52 et 53.

ÉVÉNEMENTS POLITIQUES ET HISTORIQUES

Allemagne : Révolte contre les dirigeants communistes à Berlin, n° 400, 21 ; répartition des vivres américains, n° 402, 13 ; vol à Hechingen, au château des Hohenzollern, n° 402, 14 ; scène d'émeute à Berlin, n° 402, 40 ; fête de la police berlinoise de l'Ouest, n° 404, 16 ; obsèques du bourgmestre Ernst Reuter, n° 404, 19.
Angleterre : La reine visite les quartiers ouvriers de Londres, n° 400, 17.
Argentine : Visite officielle du général Ibanez del Campo, président de la République du Chili, n° 401, 16.
Autriche : La levée du contrôle soviétique à Vienne, n° 400, 20.
Bermudes : L'hôtel qui doit recevoir les délégués de la Conférence, n° 400, 19.
Corée : Manifestations hostiles à un armistice à Séoul, n° 400, 19 ; signature de l'armistice à Pan Mun Jom, n° 402, 13.
Égypte : Proclamation de la République, n° 401, 13.
États-Unis : Réunion des représentants des Trois Grands à Washington, n° 401, 17 ; les obsèques du sénateur Robert Taft, n° 402, 14.
France : La crise ministérielle, n° 400, 18 ; M. Laniel succède à M. René Mayer, n° 401, 16 ; bagarres le 14 juillet à Paris, au moment de la dislocation du cortège organisé par le parti communiste, n° 401, 17 ; les vignerons barricadent les routes dans le Midi, n° 402, 13.
Grèce : Les obsèques du général Plastiras, n° 402, 14.
Guyane britannique : Les premiers contingents anglais débarquent à Atkinson Field pour maintenir l'ordre, n° 404, 20.
Iran : Une contre-révolution chasse Mossadegh et ramène le shah, n° 402, 16.
Italie : Parade militaire pour le VIIe anniversaire de la République, n° 400, 17 ; n° 400, 19 ; chute du cabinet de Gasperi, n° 402, 13.
Maroc : Sidi Mohammed ben Arafa, nouveau sultan du Maroc, n° 402, 16 ; attentat contre le sultan, n° 403, 100.
Suisse : Le rejet du droit de vote aux femmes, n° 400, 19.
U. R. S. S. : Beria, ministre de l'Intérieur, est destitué et arrêté, n° 401, 16.
Vietnam : Raid de 5.000 parachutistes sur Langson, n° 401, 17 ; après le raid sur Langson, n° 402, 12 ; l'opération « Mogador », n° 403, 99.

FÊTES ET CÉRÉMONIES DIVERSES

Mondanités : Gala à l'Orangerie du château de Versailles, n° 400, 21.

GUERRE 1939-1945

Cérémonie commémorative du neuvième anniversaire de la libération, à Paris, n° 403, 96.

HABITATION

« La Cense » pavillon de chasse de Raymond Lœwy, n° 402, 17 à 27 ; un intérieur à Paris, n° 403, 85 à 92 ; aux environs de la capitale, n° 404, 95 à 99.

HYGIÈNE, MÉDECINE BIENFAISANCE

Médecine : Poumon d'acier mobile des professeurs Bruener et Reinhard, n° 401, 14 ; le laboratoire Raymond-Poincaré, à Strasbourg, n° 404, 21 à 40.

JEUNESSE

Enseignement : La France et son système scolaire, n° 404, 72 à 78.

JUSTICE, TRIBUNAUX CRIMES

Les débats du vol des bijoux de la bégum, à Aix-en-Provence, n° 401, 17.

LITTÉRATURE ET HISTOIRE LITTÉRAIRE

Réception à l'Académie française de M. Fernand Gregh, n° 400, 18.

MARINE, PÊCHE

Marine de guerre : La revue du couronnement à Spithead, n° 400, 21 ; le bathyscaphe du commandant Houot et de l'ingénieur Willm, n° 402, 16 ; unités américaines dans l'Arctique, n° 404, 18.
Marine marchande : *Liberté* appareille et quitte New-York sous les regards des dockers en grève, n° 404, 19 ; le XIXe Salon nautique, n° 404, 94.
Pêche : La pêche des monstres marins, n° 402, 33 à 37.

MODE

Sur les plages, n° 400, 104 à 105 ; la ligne Dior, n° 402, 94 à 96 ; rétrospective, n° 402, 97 à 99 ; l'Invitation au voyage ; la Leçon d'élégance dans un parc ; dans le vieux moulin de Montmartre ; en attendant une table, n° 403, 86 et 87 ; 90 et 91.

PARIS

Tour Eiffel : Le 25.000.000e visiteur de la tour Eiffel reçoit une automobile, n° 400, 17.

PORTRAITS

Abdesselam, n° 402, 83.
Adenauer, n° 402, 41 et 45 ; n° 403, 97 et 99.
Aki Hito, n° 400, 19.
Altieri, n° 404, 93.
Altmeier, n° 402, 41.
Amalfi (Yeso), n° 404, 86.
André (François), n° 401, 41.
André (Mme F.), n° 401, 47.
André (Valérie), n° 401, 37 à 39.
Anquetil, n° 404, 18.
Antonio, n° 402, 105.
Arafa (Sidi Mohammed ben), n° 402, 16 ; n° 403, 62 à 69.
Artajo (Martin), n° 404, 17.
Auriol (Vincent), n° 400, 17 ; n° 400, 19 ; n° 401, 13 ; n° 401, 17 ; n° 401, 97 ; n° 401, III ; n° 402, 12 ; n° 403, 97 ; n° 404, 18, 81.
Auriol (Mme Jacqueline), n° 403, 97.
Auriol (Mme V.), n° 401, 13.
Bao Daï (S. M.), n° 402, 14 ; n° 403, 97.
Baratte, n° 400, 17.
Barlangue, n° 400, IV.
Barreau (Gaston), n° 404, 84.
Bauër (Gérard), n° 402, 92.
Bell (Marie), n° 404, 17.
Beria, n° 401, 16.
Bernhardt (prince), n° 403, 98.
Bertin (Pierre), n° 404, 100.
Beydts (Louis), n° 403, 93.
Bidault (Georges), n° 400, 18 ; n° 401, 17 ; n° 404, 18.
Bigode, n° 404, 86.
Blucher, n° 402, 43.
Bobet (Louis), n° 402, 13.
Boisdé, n° 404, 113.
Bonaparte (général), n° 405, 32.
Boniface, n° 403, 68.
Bonnaud (José), n° 400, 85.
Bouquet, n° 402, 101.
Bourde (commandant), n° 400, 20.
Boussac (Marcel), n° 404, 45.
Boutonnat, n° 404, 113.
Bouvier (Jean), n° 400, III.
Braque (Georges), n° 405, 61.
Brassine (Gilbert), n° 403, 99.
Bruhn, n° 403, 31.
Cadieu (Martine), n° 400 et suiv.
Caillet (Gérard), n° 400 et suiv.
Campan (Zanie), n° 402, 100.
Campo (Ibañez), n° 401, 16.
Carl-Gustave (prince de Suède), n° 403, 100.
Carpio (comtesse del), n° 402, 65.
Cézanne, n° 400, 95.
Chadwick (Florence), n° 403, 99.
Chapman (Dixie), n° 401, 67.
Chapman (Richard D.), n° 401, 66.
Chaulnes (duchesse de), n° 405, 29.
Chevalier (Maurice), n° 401, III.
Chevrier (Jean), n° 404, 17.
Chrétien (Henri), n° 403, 79.
Christian de Danemark (roi), n° 401, 14.
Christophe, n° 401, 13.
Churchill (Sir Winston), n° 402, 12 ; n° 404, 17.
Cibils (Joaquin Serratosa), n° 400, 23.
Claudel (Paul), n° 404, 44.
Cochet (Henri), n° 402, 87.
Cochran (Jacqueline), n° 400, 52, 53.
Cogny (général), n° 402, 12.
Colin (Paul), n° 402, 93.
Collado (Ramon del), n° 402, 36.
Cooper (Gary), n° 401, 13.
Coppi (Fausto), n° 403, 98.
Corniglion-Molinier (général), n° 400, 27.
Cornu (André), n° 401, 19.
Cortis (Marcello), n° 402, 102.
Creuse (Mlle), n° 400, 65.
Cucelli, n° 402, 83.
Cuchares, n° 404, 66.
Day (J.-M.), n° 403, 83.
Debiais (René), n° 402, 15.
Debray (Mme Alexandre), n° 404, 113.
Dehler, n° 402, 42.
Dejean (Maurice), n° 401, 15.
Delattre (Gabriel), n° 404, 46.
Descaves (Pierre), n° 404, 17.
Deschamps (J.), n° 402, 101.
Destremau (Bernard), n° 402, 84.
Dillon (Douglas), n° 401, 15.
Dillon (miss Joan Douglas), n° 402, 108.
Dior (Christian), n° 402, 94.
Doré (Anne-Françoise), n° 405, 29.
Doumergue (G.), n° 404, 80.
Duke (Neville), n° 403, 99 ; n° 404, 47.
Dulles (Foster), n° 401, 17.
Dunn (James), n° 404, 17.
Dunoyer de Segonzac, n° 405, 61 et 62.
Dussane (Mme), n° 401, 105.
Eden (Anthony), n° 402, 12.
Ehlers, n° 402, 42.
Eisenhower (président), n° 401, 17.
Elizabeth (reine mère d'Angleterre), n° 401, 14.
Elizabeth II d'Angleterre (reine), n° 401, 15.
Ely (général Paul-Henry), n° 402, 108.
Evans (Luther), n° 401, II.
Ezzedine (Sidi), n° 401, 15.
Faggianelli, n° 404, 93.
Faiçal d'Irak (roi), n° 401, 13.
Farrell, n° 404, 19.
Ferrer (José), n° 402, 29.
Finaly (Robert et Gérard), n° 401, 14.
Fontaine (professeur René), n° 404, 28.
Foy (baron), n° 404, 45.
Frelaut (Jacques), n° 405, 62.
Frings (cardinal), n° 402, 46.
Gandon (Yves), n° 400 et suiv.
Garin (Maurice), n° 401, 13.
Garrigue (commandant), n° 404, 19.
Gasperi (de), n° 400, 19 ; n° 402, 13.
Genebrier, n° 404, 113.
Gentien (A.), n° 402, 87.
Gérard (Rosemonde), n° 401, 107.
Glaoui (le), n° 401, 71 à 79 ; n° 403, 68.
Goulandris (Mlle), n° 400, 17.
Greco, n° 401, VI.
Gregh (Fernand), n° 400, 18.
Gregory, n° 402, 12.
Grinda (Jean-Noël), n° 402, 85.
Guillaume (général), n° 403, 64.
Gwynn (Erskin), n° 402, 90.
Hallstein, n° 402, 42.
Harrison (général), n° 402, 13.
Hazera (Yvon), n° 402, 15.
Henri IV, n° 402, 22.
Henry (Jean), n° 400, 63.
Henschel (Oscar R.), n° 403, 31.
Héraud (Marcel), n° 401, VI.
Herrand (Marcel), n° 400, 110.
Herriot (Edouard), n° 401, 16 ; n° 404, 16.
Herzog (Maurice), n° 402, 12.
Heuss (professeur), n° 402, 41.
Hillary (Hunt), n° 401, 15 ; n° 402, 12.
Hoffmann (Johannès), n° 401, 50.
Humez, n° 400, 19.
Hunt (colonel), n° 402, 12.
Hussein de Jordanie (roi), n° 401, 13.
Jacquinot, n° 403, 108.
Jebb (Sir Gladwyn), n° 403, 97.
Juin (maréchal), n° 403, 98.
Kaiser (Jacob), n° 402, 41.
Konecke (Fritz), n° 403, 30.
Lacourière (Roger), n° 405, 56.
Lafay (Bernard), n° 401, 16.
Lagarde (Roger), n° 400, II.
Lahner (Émile), n° 402, 68.
Laniel, n° 401, 16 ; n° 403, 100 ; n° 404, 18.
Lattre (la maréchale de), n° 400, 20.
Lecerf (Mme), n° 405, 32.
Léger (Fernand), n° 405, 61.
Lehr, n° 402, 47.
Lelièvre (G.), n° 404, 113.
Lemaire (Jacqueline), n° 403, 83.
Lenglen (Suzanne), n° 402, 82.
Leriche (professeur), n° 404, 21 à 23.
L'Herminier (Jean), n° 400, II.
Lœwy (Raymond), n° 402, 24 et 28.
Lollobrigida (Gina), n° 404, 16.
London (George), n° 402, 104.

Lorenzi (André), n° 403, 84.
Loubat, 402, 109.
Louvier (Nicole), n° 404, 46.
Lukaschek, n° 402, 41.
Mac Lean (Mrs.), n° 404, 16.
Malenkov, n° 401, 16.
Marche (R.), n° 404, 19.
Marella (Mgr), n° 400, 17.
Marevna, n° 401, 104.
Margaret (princesse), n° 401, 14.
Marie (André), n° 400, 18.
Marie (Jean), n° 404, 94.
Martel (Christiane), n° 401, 17.
Martinaud-Deplat, n° 404, 17.
Massé (Henry), n° 403, 108.
Masson (Mlle), n° 402, 82.
Matisse, n° 405, 61.
Mayer (René), n° 401, 16.
Mendès-France, n° 400, 18.
Merriman (Nan), n° 402, 102.
Meyer, n° 405, 33.
Minazzoli (Christiane), n° 402, 100.
Miro, n° 405, 61.
Modl (Martha), n° 402, 103 et 104.
Mohamed Ali, n° 402, 14.
Moncan (de), n° 400, 63.
Monnet (Jean), n° 400, 18.
Moreno (Ramirez), n° 402, 106.
Moro-Naba (le), n° 401, 96 à 98.
Moseley (James Brady), n° 402, 108.
Mousset (Albert), n° 400 et suiv.
Naguib (général), n° 400, 19 ; n° 401, 13 ; n° 403, 97.
Naly (Robert), n° 403, 82.
Nam Il (général), n° 402, 13.
Narme, n° 404, 94.
Nehru (Pandit), n° 402, 14.
Neumayer (Fritz), n° 402, 42.
Nicolas (Paul), n° 404, 84.
Nielsen (Kurt), n° 401, 15.
Niemœller, n° 402, 46.
Niklas, n° 402, 42.
Nordhoff (Heinz), n° 403, 31.
Norodom (roi), n° 400, 20.
Nuschke (Otto), n° 402, 46.
Ollenhauer, n° 402, 43.
Orgeix (Mme d'), n° 400, 85.
Orland (dauphin Charles), n° 405, 25.
Pagnol (Frédéric), n° 402, 101.
Pagnol (Marcel), n° 402, 101.
Panckouke (Mme), n° 405, 30.
Pandit (Mme Vijaya), n° 404, 16.
Papagos (Leonidas), n° 400, 17.
Papagos (maréchal), n° 400, 17.
Paul de Grèce (roi), n° 400, 20.
Pautrier (professeur), n° 404, 22.
Pella, n° 403, 96.
Perry (Jacques), n° 404, 108.
Petsche (Mme), n° 400, IV ; n° 403, 108.
Peyre (Joseph), n° 402, 106.
Philipe (Gérard), n° 403, 77.
Philippe (Maurice), n° 403, 37.
Picasso, n° 405, 61.
Pie XII, n° 401, 13.
Pierral, n° 404, 46.
Popesco (Elvire), n° 404, 45.
Porsche (Ferry), n° 403, 30.
Pottier (Francis), n° 400, III.
Presle (Micheline), n° 403, 82.
Queuille (Henri), n° 402, 12.
Raab (Julius), n° 404, 18.
Rais (Mohsen), n° 404, 20.
Ramarony, n° 404, 93 et 94.
Reynaud (Paul), n° 400, 18.
Reza Pahlevi (shah), n° 403, 100.
Ridgway (M. et Mme), n° 401, 13.
Rigal (Jean), n° 404, 84.
Rodel (Raymond), n° 401, 16.
Rospars (Simone), n° 402, 15.
Roth, n° 403, 31.
Rousseaux (André), n° 400 et suiv.
Roy (Jules), n° 401, VI.
Saint-Granier, n° 404, 45.
Saint-Laurent, n° 402, 15.
Salisbury (Lord), n° 402, 13.
Salisbury (marquis de), n° 401, 17.
Sarraut (Albert), n° 400, 19.
Savreux, n° 404, 93.
Schaeffer, n° 402, 42.
Sciutti (Graziella), n° 402, 102.
Seebohn, n° 402, 43.
Semionov, n° 402, 47.
Shaw, n° 404, 79.
Sidi Lamine (bey), n° 404, 18.
Soraya (impératrice), n° 403, 100.
Stevenson (Adlai), n° 401, 17.
Stich-Randall (Teresa), n° 402, 102.
Stief (Karl), n° 403, 30.
Taylor (Robert), n° 404, 101.
Tchouikov, n° 402, 47.
Tensing, n° 401, 15.
Terry (Raymond), n° 402, 15.
Tessier (Carmen), n° 402, 12.
Thibaud (Jacques), n° 403, 98.
Tilden (William), n° 400, II.
Toulouse-Lautrec (comtesse de), n° 404, 46.
Touzé (Mgr), n° 400, 17.
Treuttel (Mme), n° 402, 68.
Turpin, n° 400, 19.
Valot (Christian), n° 400, 75.
Vanier (général), n° 400, 17.
Verninac (Mme de), n° 402, 64 ; n° 405, 31.
Vialar (Paul), n° 401, 99.
Vijaya, n° 402, 14.
Vilar (Jean), n° 402, 100 et 101.
Vinay (Raman), n° 402, 104.
Vinogradov (Serge), n° 402, 12.
Vitger (Erhard), n° 403, 30.
Vogel (Lucien), n° 404, 46.
Voizard (Pierre), n° 403, 98 ; n° 404, 18.
Volterra (Mme), n° 404, 45.
Von Brentano, n° 402, 43.
Vychinski, n° 403, 97.
Weiss (Alfred), n° 404, 26.
Welles (Orson), n° 401, 107.
Wildenstein (Georges), n° 404, 45.
Wills (Helen), n° 402, 82.
Wilson (G.), n° 402, 101.
Windsor (duc et duchesse de), n° 400, 20 ; n° 402, 90.
Winter (Claude), n° 401, 105.
Zahedi (général), n° 403, 100.
Zinn, n° 402, 41.

RELIGIONS

Cérémonies : Messe chantée sur le mont Blanc, n° 402, 109.
Pèlerinages : Pèlerins militaires à Lourdes, n° 400, 20.
Vie monastique : A l'abbaye du Bec, n° 400, 106 à 108.

SCIENCES, DÉCOUVERTES, INVENTIONS

Atomistique : Explosion de la plus puissante bombe « A », à Las Vegas, n° 400, 18.
Bathyscaphe : L'appareil revu et modifié du professeur Piccard, n° 400, 17.
Énergie solaire : Au laboratoire de Montlouis, n° 404, 87 à 91.
Expéditions : Comment se prépare une mission polaire, n° 401, 61 à 65.
Inventions : Réfrigérateurs ; calorifère et frigorifère ; étables caoutchoutées, n° 400, VI et VII ; pour les ménagères ; pour le peintre amateur, le bloc-lampe ; pour l'auto ; pour le bureau ; éléments préfabriqués ; radio-télévision; n° 401, IV et V; pour les automobilistes, pour les amateurs de camping ; pour les ménagères, n° 402, 110 et 111 ; engin polyvalent pour l'agriculture, n° 403, 110 ; pour nettoyer l'argenterie ; pour les sauvetages ; sorbetière électrique ; cafetière de route, n° 404, 114.

SPECTACLES

Cinéma : Moulin-Rouge, n° 402, 29 à 31 ; *les Orgueilleux*, n° 403, 77 ; le cinémascope, n° 403, 79 à 81 ; *l'Amour d'une femme*, n° 403, 82 à 84 ; *Quo Vadis?*, n° 404, 101.
Danse : Danses folkloriques à Vitré, n° 400, 17.
Musique : Festivals d'Aix-en-Provence et de Bayreuth, n° 402, 102 à 104.
Tauromachie : Différents aspects d'une corrida, n° 404, 66 à 71.
Théâtre : *Christophe Colomb*, à Marigny, n° 404, 100.

SPORTS

Alpinisme : A Fontainebleau, n° 403, 57 à 59.
Automobile : La course des 24 heures du Mans, n° 400, 20.
Aviron : Le « huit » du Métro triomphe aux régates du centenaire du Rowing-Club, n° 400, 19.
Boxe : Turpin bat Humez, n° 400, 19.
Chasse : A diverses époques, n° 403, 70 à 75.
Cyclisme : Le Tour de France fête son cinquantenaire, n° 401, 13 ; Louis Bobet vainqueur du Tour de France, n° 402, 13 ; Anquetil gagne le Grand Prix des Nations, n° 404, 18.
Football : La Coupe de France à Colombes, n° 400, 17 ; appareil distribuant de l'oxygène aux footballeurs argentins, n° 403, 100 ; hier et aujourd'hui, n° 404, 79 à 86.
Golf : En France, n° 401, 66 à 70 ; n° 404, 19.
Hippisme : Le haras des Bréviaires, n° 400, 72 à 84 ; le Fête mondiale du cheval, n° 400, 85.
Tennis : L'Américain Vic Seixas, vainqueur à Wimbledon, n° 401, 15 ; tennis hier et aujourd'hui, n° 402, 82 à 87.

VIE ÉCONOMIQUE, TRANSPORTS, ROUTES

Agriculture : Les Comités d'action paysanne font établir des barrages routiers dans les départements du Centre de la France, n° 404, 20.
Alimentation : De nouvelles boucheries s'ouvrent à la vente des plats préparés, n° 401, 16 ; les bouchers parisiens à la salle Wagram, n° 403, 99.
Automobile : Le 40e Salon de l'Automobile *(pour le détail, se reporter à la table du texte, au mot: Automobile)* n° 403.
Chemins de fer : La voiture cinéma, n° 401, III.
Matières plastiques : Nouveautés, n° 401, 88 à 95.
Pétrole : Le sondage au puits 102, à Lacq, n° 402, 13.
Travail : Les grèves des Transports et des P. T. T., n° 402, 15 et 16 ; améliorations du cadre et de l'ambiance dans les entreprises, n° 402, 76 à 81 ; les « cousettes » occupent un immeuble acheté par un grand couturier mais réquisitionné par les Services du contrôle économique, n° 404, 17.
Travaux publics : Le barrage de Bage (Aveyron), n° 404, 112.

VOYAGES, EXPLORATIONS, TOURISME

Allemagne : Le château de Herrenchiemsee, n° 401, 32 à 36.
Angleterre : Derby original de locomobiles à Pickering, n° 404, 16.
Chine : Hong-Kong, n° 404, 53 à 58.
Corse : Le voyage de M. Ramarony, n° 404, 92 et 93.
États-Unis : Vague de chaleur à New-York, n° 403, 100.
Loire : Les châteaux illuminés, n° 400, 86 à 93.
Maroc : Le palais de Marrakech ; danses berbères à Telouet, n° 401, 76 et 77
Mexique : A travers la « Suisse mexicaine ». n° 402, 70 à 75.
Pakistan : Blocs d'habitation en cours de construction, n° 400, 17.
Rochefort-en-Yvelines : « La Cense », pavillon de chasse de Raymond Lœwy, n° 402, 17 à 27.
Saint-Tropez : La villa « Uriane » de Raymond Lœwy, n° 402, 25.
Spéléologie : Exploration à la Pierre-Saint-Martin, n° 402, 16.
Turquie : Paris-Istamboul, 84 heures, n° 403, 46 à 56.
Vacances : Sur les plages et dans les villes d'eaux, n° 401, 40 à 47 ; n° 402, 88 à 93.

GRAVURES EN COULEURS

Arafa (Sidi Mohammed ben) : Portrait, n° 403, 62.
Automobile : Couverture ; la 4 CV Renault ; Paris-Istamboul, n° 403, *spécial Auto.*
Aviation : Le Comet, n° 400, 47 ; le Super-Constellation et le Viscount, n° 400, 50 ; Mlle Creuse, n° 400, 65
Beistegui (Donation) : Tableaux, n° 405 23 à 34.
Braque : L'Aquarium, n° 405, 54.
Cézanne : Cézanne à la palette, n° 400, 95 ; la Maison du Jas-de-Bouffan ; Autour de la table, n° 400, 98.
Chasse : Piqueurs tirant la bête hors de l'eau, n° 403, 70.
Châteaux : Chenonceaux illuminé, n° 400, 88 ; Versailles, n° 401, 20 et 21 ; n° 401, 28 et 29.
Cinéma : Moulin-Rouge, n° 402, 29.
Corée : Une boutique d'alimentation, à Séoul, n° 404, 32.
David (J.-L.) : Madame de Verninac, n° 405, 31 ; le général Bonaparte, n° 405, 32 ; Monsieur Meyer, n° 405, 33.
Drouais (F.-H.) : Anne-Françoise Doré, n° 405, 29.
École flamande : Vierge et Enfant, n° 405, 24.
Enfants : Fillette grimpant à la corde, n° 400 *(couv.)*.
Fontaine (professeur) : Opérant, avec ses assistants, un chien, n° 404, 29.
Fontfroide : L'Abbaye, n° 405, 9 à 20.
Fragonard (Honoré) : Le peintre Naigeon, n° 405, 28.
Gérard (baron) : Madame Leclerf, n° 405, 32.
Habitations : « La Cense », n° 402 *(couv.)*, 20 et 21, 28.
Hippisme : « Champagne » sur un pré, n° 400, 72 ; tableaux par Géricault et par Alfred Dreux, n° 400, 81.
Hong-Kong : Jonque au large de la ville, n° 404 *(couv.)*; ruelle typique du quartier chinois, n° 404, 57.
Ingres (Dominique) : Madame Panckouke, n° 405, 30.
Léger (Fernand) : L'Oiseau rouge dans le bois, n° 405, 60.
Leriche (professeur René) : En tenue de chirurgien, n° 404, 21.
Louvre : Les nouvelles salles, n° 402 59, 62 et 67.
Maître de Moulins : Le petit dauphin Charles Orland, n° 405, 25.
Maroc : Le Palais de Marrakech et scènes de rue, n° 401, 73 à 77.
Matisse (Henri) : L'Intérieur bleu, n° 405, 58 et 59.
Mexique : Marché à Patzcuaro, n° 402, 70.
Mode : L'Invitation au voyage ; la Leçon d'élégance dans un parc ; Dans le vieux moulin de Montmartre ; En attendant une table, n° 403, 86 et 87, 90 et 91.
Natation : En plongée, n° 400 *(couv.)*.
Nattier (Jean-Marc) : Duchesse de Chaulnes, en Hébé, n° 405, 29.
Papier : Paysage imprimé de la Manufacture des Zuber, n° 401, 80
Sculpture : Éducation de la Vierge, pierre avec polychromie, n° 404, 60.
Stoskopff (Sébastien) : Nature morte, n° 404, 65.
Strasbourg : Les Hospices, n° 404, 24.
Tauromachie : Corrida, n° 404, 68.
Van Dyck (Antoine) : Portrait d'homme, n° 405, 27.
Vitraux : En France, du XIe au XVIe siècle, n° 405, 36 à 46.

SUPPLÉMENTS LITTÉRAIRES ET THÉATRAUX, AUTEURS

Adam (George) : *Les Voyageurs de l'autostrade*, pièce radiophonique, n° 141, novembre 1953.
Aguet (William) : *L'Histoire d'un pardessus*, pièce radiophonique, n° 141, novembre 1953.
Alvaro (Corrado) : *La Longue Nuit de Médée*, tragédie en deux actes, n° 140, novembre 1953.
Bernanose (G.-M.) : *La Dernière Etape*, pièce radiophonique, n° 141, novembre 1953.
Ferdinand (Roger) : *La Troisième Femme*, comédie en trois actes, n° 134, juillet 1953.
Loisy (Jean) : *Le Roi de l'ombre*, pièce en cinq actes, n° 137, août 1953.
Marois (Pierre) : *Le Secret de Van Gogh*, nos 138 et 139, septembre 1953.
Pilat (Oliver) : *Les Espions atomiques*, nos 142 et 143, décembre 1953.
Shaw (Irwin) : *Philippe et Jonas*, pièce en deux actes, n° 135, juillet 1953.
Williams (Tennessee) : *La Rose tatouée*, pièce en trois actes, n° 136, août 1953.

TITRES

Dernière Etape (la), pièce radiophonique de G.-M. Bernanose, n° 141, novembre 1953.
Espions atomiques (les), par Oliver Pilat, nos 142 et 143, décembre 1953.
Histoire d'un pardessus (l'), pièce radiophonique de William Aguet, n° 141, novembre 1953.
Longue Nuit de Médée (la), tragédie en deux actes de Corrado Alvaro, n° 140, novembre 1953.
Philippe et Jonas, pièce en deux actes d'Irwin Shaw, n° 135, juillet 1953.
Roi de l'ombre (le), pièce en cinq actes de Jean Loisy, n° 137, août 1953.
Rose tatouée (la), pièce en trois actes de Tennessee Williams, n° 136, août 1953.
Secret de Van Gogh (le), par Pierre Marois, nos 138 et 139, septembre 1953.
Troisième Femme (la), comédie en trois actes de Roger Ferdinand, n° 134, juillet 1953.
Voyageurs de l'autostrade (les), pièce radiophonique de George Adam, n° 141, novembre 1953.

Directeur : G. CAHEN-SALVADOR.

S. N. E. P. IMP. BORIGNY.

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

Fondateur GEORGES OUDARD

Comité de Direction :
Président : Vincent DELPUECH.
Directeur : G. CAHEN-SALVADOR.
Administrateur : S.-M. QUILICI.

13, rue Saint-Georges

TÉL. Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

Chèques postaux : PARIS 4670-19
Adresse télégr. : ÉDIFRANCILUS

TARIFS D'ABONNEMENT

FRANCE ET UNION FRANÇAISE

ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2
Un an 6.000	Un an 7.000
6 mois 3.100	6 mois 3.600

ÉTRANGER

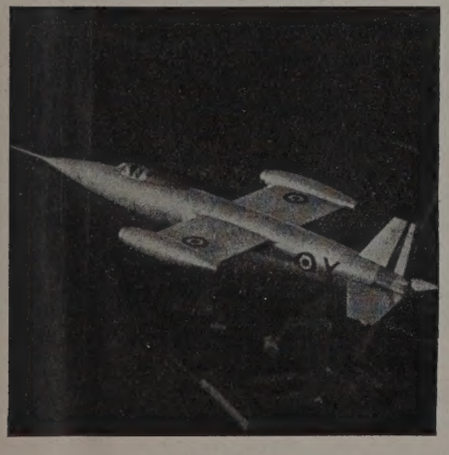
ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2
Un an 7.250	Un an 8.600
6 mois 3.725	6 mois 4.400

L'ABONNEMENT N° 1 est composé de 12 numéros mensuels dont 3 numéros spéciaux : NOEL, PRINTEMPS, SALON DE L'AUTOMOBILE.

L'ABONNEMENT N° 2 comprend 12 numéros mensuels dont 3 numéros spéciaux : NOEL, PRINTEMPS, SALON DE L'AUTOMOBILE et les 24 numéros de notre supplément théâtral et littéraire.

Le supplément théâtral et littéraire, réservé aux seuls abonnés, leur sera adressé à raison de 2 fascicules par livraison mensuelle.

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois.
Les demandes de changement d'adresse devront être accompagnées de la dernière bande et de 60 francs en timbres-poste. — Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.



DANS CE NUMÉRO 44 PAGES SONT CONSACRÉES AU SALON DE L'AVIATION

En atteignant des vitesses qui semblaient, il n'y a pas longtemps, utopiques, l'avion a réduit les distances à un point tel qu'il les abolit presque. Des voyageurs de plus en plus nombreux adoptent l'avion comme moyen de transport. Le trafic marchand va croissant. L'aviation commerciale a devant elle de vastes perspectives. Elle est appelée à modifier profondément l'évolution économique. De son côté, l'aviation militaire, déjà entrée dans le transsonique, prépare des transformations de matériel qui renouvelleront complètement les formes et les moyens de propulsion. C'est ce qui ressort du XXe Salon de l'Aéronautique.

Une image du château de Chenonceaux la nuit.

N° 400 JUILLET 1953

SOMMAIRE

NOTRE COUVERTURE **VACANCES.** PHOTOGRAPHIE R. DOISNEAU

L'ACTUALITÉ MONDIALE

ÉDITORIAL. 13
AUTANT EN EMPORTE LE VENT. 15
AUX QUATRE COINS DU MONDE. 17

UN TRAIT D'UNION ENTRE LES PEUPLES

Club aux 400.000 membres, représentant 86 nations, le ROTARY, fondé par Paul P. Harris, a pour devise : SERVIR. 22

L'AVIATION ABOLIT LES SERVITUDES DU TEMPS ET DE L'ESPACE

Le général CORNIGLION-MOLINIER présente le XXe Salon de l'Aviation. 27

L'aviation marchande fait un bond en avant, en France notamment grâce au COMET et au SUPER-CONSTELLATION. 29

Révolution dans l'aviation militaire : 54
Le bombardier risque d'être mis en échec par le chasseur d'interception.
L'engin téléguidé détrônera-t-il le chasseur ?

En 50 heures vous pouvez être pilote d'hélicoptère. 59
Hôtesses de l'air et stewards font bon ménage. 63
L'ASTRONAUTIQUE, ce n'est pas sérieux... 68

QUAND LE CHEVAL RECONQUIERT L'HOMME

Une visite au haras des BRÉVIAIRES révèle que grâce aux progrès de la science le cheval, s'il a reculé devant la machine au point de vue utilitaire, a pris une revanche éclatante dans le domaine sportif, comme l'a d'ailleurs démontré la fête mondiale du cheval. 72

BEAUTÉS DE LA FRANCE

En val de Loire, féerie de lumière et de son. 86
Au temps des DAMES DE CHENONCEAUX. 89

MERVEILLES DE L'ART

L'EXPOSITION CÉZANNE, CLOU DU FESTIVAL D'AIX-EN-PROVENCE. 94

(Il nous a paru intéressant de reproduire en couleurs quelques tableaux qui ne figurent pas à l'Exposition : le « Portrait de l'artiste », par lui-même, un des plus beaux des autoportraits de Cézanne ; « la Maison de Jas de Bouffan » : on sait que cette propriété de la famille Cézanne a fourni à ce dernier un de ses motifs favoris ; « Autour de la table » présente un intérêt particulier, car il est un des rares pastels laissés par Cézanne, qui n'utilisa que fort peu ce mode d'expression.)

A TRAVERS LES EXPOSITIONS. 100

LA MODE FÉMININE

CE QUE L'ON VERRA SUR LES PLAGES. 104

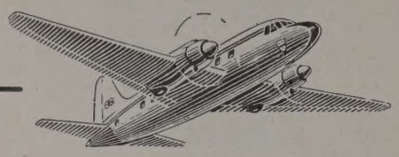
LA VIE LITTÉRAIRE

LES LIVRES, LES SPECTACLES A PARIS ET EN PROVINCE. 109

48827

Tarif touriste pour Paris-Londres

aller et retour à :
9.800 frs ou 11.760 frs



voyagez rapidement
à bord de
l'**ADMIRAL**
de la BEA
version touriste du Viking

Bon voyage **BEA**

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

Votre Agence de voyage se fera un plaisir de vous renseigner, ou à défaut, adressez vous à la B E A, 129, avenue des Champs-Élysées et 38, avenue de Opéra, PARIS - Téléphone : BALzac 59-00.

---

priorité française

FOUGA
CM 170
ENTRAINEMENT A REACTION

CASTEL MAUBOUSSIN

SNECMA

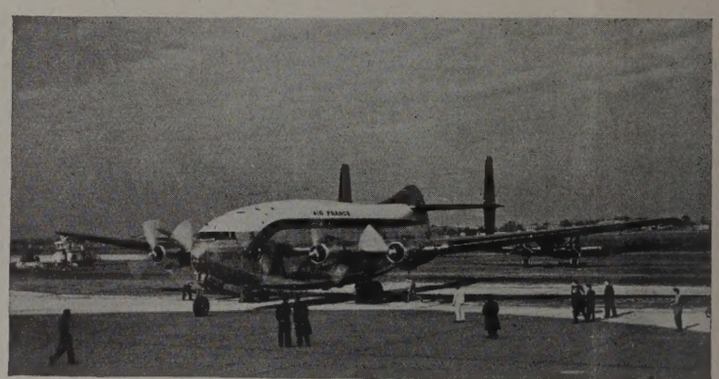
TURBO-RÉACTEUR
ATAR

TURBO-REACTEUR
VULCAIN

DÉVIATEUR DE JET

SOCIÉTÉ NATIONALE
D'ETUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION
150, Boul. Haussmann, PARIS-8e

LOUIS BREGUET



BREGUET 763 "PROVENCE"

EN SERVICE SUR LES LIGNES D'AIR FRANCE

100/120 PASSAGERS DANS LES 2 PONTS

OU 70 PASSAGERS + 8 TONNES DE FRET

Ste ANe DES ATELIERS D'AVIATION LOUIS BREGUET
24, RUE GEORGES-BIZET - PARIS

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

The Missing Pages In This Volume Are Advertisements

POUR LES PEUPLES NON PLUS...

Le mois de juin ne nous aura pas valu seulement des surprises atmosphériques. Il semble que les événements et les hommes se soient mis eux-mêmes à l'étiage de cette déplorable fin de printemps. Une pénible crise gouvernementale à tiroirs, prolongée hors de toute mesure, un Parlement impuissant à sortir du domaine trop commode des négations, le renversement déconcertant et mystérieux de la politique soviétique, le redressement quasi miraculeux d'une Allemagne hier réduite à merci, les charges et les déboires que nous vaut l'imbroglio indochinois, les inquiétants remous qui parcourent l'Afrique du Nord... autant de témoignages d'un « moment » politique dont la gravité ne paraît cependant guère émouvoir l'opinion.

Un détachement, une désaffection quasi sénile paraissent animer nos concitoyens aussi bien à l'égard de la chose publique et des misères du Trésor que des événements qui secouent le monde. *Pour les peuples non plus que pour les individus il n'est de jeunesse éternelle.* Les Français tiennent-ils à se voir déjà considérés comme un peuple de vieillards ? Se décideront-ils au contraire à regarder résolument les choses et à agir en conséquence ? Rien n'est plus trompeur que l'eau qui dort, et il serait dangereux de se fier à cette apparente placidité. A l'apathie actuelle du public se mêlent du découragement et un visible mépris pour des divertissements politiques dont les subtilités lui échappent, pour un jeu de massacre qui fait se succéder des gouvernements incapables, faute d'une majorité consistante, de libérer la France, son économie et son prestige de l'ornière où ils sont enlisés.

Prenons garde que ce découragement, ce nihilisme de l'esprit public ne laisse place un jour à la colère. Les réveils du lion populaire manquent de mesure et la campagne contre le Parlement — qui se charge d'ailleurs de fournir lui-même les armes — gagne en intensité de jour en jour.

Les impressions qui nous arrivent de l'extérieur ne sont pas plus rassurantes. Nous voulons que la voix de la France soit entendue haut et ferme dans le concert des nations, alors que celles-ci ne sont pas loin de nous considérer comme incapables de gérer sainement nos propres affaires ; dans leurs commentaires attristés sur la récente crise, les meilleurs de nos amis soulignent volontiers le contraste qui existe entre les richesses, les possibilités, les capacités de travail de notre pays et la triste façon dont nos finances continuent à dépérir cependant que les moins favorisés des travailleurs ne parviennent pas à aligner leurs dépenses quotidiennes sur leurs salaires. La France a-t-elle jamais connu, sinon durant les plus tragiques heures de la guerre, pareille décadence et pareille agonie ?

Il est temps de réagir contre cette glissade vers l'abîme. A l'État tout d'abord de ressaisir son autorité défaillante. Au Parlement de reprendre conscience de sa mission, en se dégageant des forces extérieures, des féodalités d'intérêts qui le dominent et qui dressent un redoutable écran entre la nation et ses mandataires. Aux partis enfin, qui ont entre leurs mains le destin de cette législature, de s'évader des limites étroites de la doctrine pour songer davantage à l'intérêt national.

L'angoisse qu'ont récemment exprimée des hommes éminents, les mieux placés pour saisir la profondeur du mal, le pays doit la partager. Chacun doit comprendre que l'actuel désordre ne peut durer, que l'heure a sonné des décisions viriles, qu'il faut à la France un gouvernement qui gouverne, appuyé non pas sur des majorités précaires, oscillantes et interchangeables, mais sur une majorité solidement assise et consciente de son rôle constitutionnel. En un mot, il est indispensable non seulement au progrès, mais au salut de notre démocratie parlementaire, qu'on en finisse une bonne fois avec les jeux du cirque pour traiter sérieusement des affaires sérieuses.

"POUR UN HOMME" PARFUM DE CARON

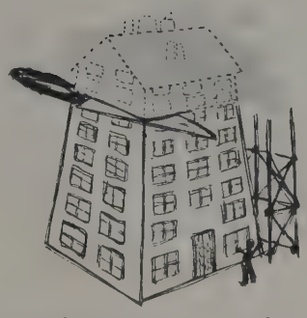
AUTANT EN EMPORTE LE VENT

Les journaux sont aujourd'hui si merveilleusement équipés qu'aucun événement ne se produit de par le vaste monde sans que leurs lecteurs en connaissent sur-le-champ les moindres détails. S. M. la reine d'Angleterre avait à peine reçu le sceptre et ceint la couronne qu'une gazette publiait en long et en large « les conseils confidentiels de Bernard de Lippe, le mari de Juliana, à Philip d'Edimbourg ». Pour qui s'introduit avec une telle aisance dans l'intimité des couples royaux, l'exploration du Pentagone, de ses arcanes, de ses dépendances proches ou lointaines, n'est assurément qu'un jeu d'enfant. J'aurais été déçu, je l'avoue, si, vingt-quatre heures après une expérience « très secrète » montée dans le plus secret des déserts, je n'avais trouvé en première page de nos feuilles d'information la photographie du canon atomique lançant son premier obus à travers l'espace.

Si l'on n'y regarde pas de trop près, le dernier-né de l'artillerie américaine ne se distingue de ses glorieux prédécesseurs par aucun trait vraiment original. En un sens, il leur serait même inférieur, car il crache à 11 kilomètres seulement. Ce qui, vu sa taille, passera pour un exploit fort modeste. Mais, outre qu'on aurait tort de le juger à ses vagissements, il paraît fort capable, à seconde vue, de bouleverser l'ordonnance habituelle des batailles.

Je suis assez mal instruit, sans doute, des effets que produit l'obus atomique sur les troupes ennemies. Ce que je connais mieux — les rapports officiels me l'ont appris — c'est le comportement des troupes amies. Vous l'avez lu vous-même : les canonniers atomiques se tiennent à 4 kilomètres de leur pièce et les directeurs du tir, à 16 kilomètres. La présence d'un tel canon sur un théâtre d'opérations a donc pour

résultat immédiat de faire reculer non pas l'adversaire, mais ceux qui le combattent. Cela n'est déjà pas banal en soi. Imaginez la tournure que prendront les événements le jour où les gens d'en face, avertis de ce singulier phénomène, s'empareront du canon avant la mise à feu et le pointeront tout tranquillement sur l'horizon opposé. Nous ne sommes pas, croyez-m'en, au bout de nos surprises.



Peut-être avez-vous entendu parler de la crise du logement. Jusque dans les ministères, l'inquiétude des populations a fini par susciter un incroyable bouillonnement d'idées et d'activités. Les cerveaux y sont en état d'alerte permanente. Si j'osais m'exprimer de la sorte, je dirais qu'ils ont retroussé jusqu'au coude leurs manches de lustrine.

« Bâtissez ! », voilà le mot d'ordre. A l'amateur d'exécuter.

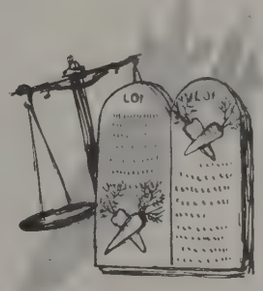
Il arrive que ces exhortations soient entendues, voire qu'en quelques occasions elles incitent d'intrépides citoyens à saisir la truelle. Mais la frénésie qui anime alors les bâtisseurs atteint un degré tel que les pouvoirs publics, épouvantés, crient au scandale, convoquent le commissaire, mobilisent les huissiers et ameutent les tribunaux.

Je n'exagère pas : les horreurs que je vous décris se sont donné rendez-vous, tout récemment, dans la paisible cité de Neuilly-sur-Seine. Le scandale commença par un homme pressé de construire, si pressé que, battant le ministre de l'Urbanisme sur son propre terrain, il édifia une superbe maison de huit étages sans prendre le temps de respirer. Tous les records de vitesse et de prix ayant été pulvérisés, il attendait qu'on le décorât, lorsque l'administration vint à passer par là.

« Ho ! ho ! dit-elle, que vois-je ? Huit étages ? C'est deux de trop. Allez ! Coupez-moi ça au ras du sixième ! »

Remarquez que l'administration se montrait bonne fille, car, au lieu de demander la suppression du septième et du huitième, elle aurait aussi bien pu exiger la destruction de la cave et du rez-de-chaussée. Grâce au ciel, cette solution, qui consistait à attaquer le mal à sa racine, ne fut pas retenue. Mais il en fallait davantage pour désarmer notre constructeur. Celui-ci fit bientôt savoir à qui de droit que, ni par le haut ni par le bas, ni d'aucune autre manière, il ne consentirait à amputer son œuvre. L'administration répliqua que c'était à prendre ou à laisser, qu'il ne s'agissait pas de bâtir à tort et à travers, qu'au demeurant elle avait le règlement pour elle et qu'on allait voir ce qu'on allait voir.

On a vu. Les juges se sont prononcés. Ils ont décidé qu'il y avait bel et bien deux étages excédentaires et que ceux-ci devaient être rabotés. Il a été convenu cependant qu'on ne toucherait à rien, eu égard aux circonstances, et que, si la loi a des raisons que la logique ignore, elle s'abstiendrait provisoirement de les faire valoir. Vous apprécierez cette histoire à votre façon. Je pense, pour ma part, que le père Ubu n'en aurait pas désavoué la paternité.



Les Italiens vont moins souvent que nous aux urnes — ce qui n'est pas un reproche — mais lorsqu'ils s'y rendent — et ce serait plutôt un compliment — ils le font avec beaucoup plus d'ardeur que de ce côté-ci des Alpes.

Je n'aurai pas l'outrecuidance de vouloir « tirer les leçons du scrutin ». Il y a pour cela des spécialistes avertis et, au reste, dans pareil domaine, l'arithmétique, on le sait, est d'une infinie complaisance ! Mais on nous a appris, à cette occasion, que pour éviter les renversements de majorité, si préjudiciables — nous en savons quelque chose — à la stabilité ministérielle, les hommes politiques péninsulaires installés au pouvoir avaient confectionné, avant que de consulter les populations, une mécanique électorale à base d'apparentements, d'une conception ultra-démocratique.

Il suffisait, en effet, aux partis apparentés nantis de cet instrument perfectionné, de rallier la moitié plus un des électeurs pour recueillir la moitié plus quatre-vingt-cinq des sièges législatifs. A vrai dire, la mise au point de ce système avait provoqué, en son temps, quelques incidents fâcheux au sein du parlement italien, de mauvais esprits protestant qu'on s'apprêtait à « carotter » le peuple souverain. La « loi-carotte », telle fut l'appellation non contrôlée que l'on appliqua à ce chef-d'œuvre d'ingéniosité.

De fait, les électeurs ne paraissent pas l'avoir appréciée avec beaucoup d'enthousiasme. Faute de 50.000 voix — sur un total de 50 millions d'inscrits — la majorité absolue n'a pu être acquise aux démocrates chrétiens et à leurs associés. Le « boni » de quatre-vingt-cinq sièges qu'ils escomptaient leur a échappé, et M. de Gasperi devra se résigner dès le départ de la nouvelle législature à gouverner avec une majorité précaire de quelques voix.

Bref, la machine électorale si astucieusement mise au point n'a pas fonctionné dans le sens voulu. N'y aurait-il décidément plus d'avenir pour les petits inventeurs ?

★

Nous en étions encore à déplorer qu'un candidat à la présidence du Conseil n'eût pas choisi la « journée sans accidents » pour se présenter devant ses pairs, quand des nouvelles assez tristes nous sont parvenues de Los Angeles.

Le fils d'un roi nigérien — le prince Mashood Alagisi Ajala, pour ne rien vous cacher — avait été confié par son père à l'un des collèges les plus huppés de la ville. Mais les autorités fédérales s'étant avisées que le royal rejeton négligeait systématiquement de parfaire son instruction, résolurent de le réexpédier en franchise sur sa tribu natale. Or il paraît que les tribus de la Nigeria, plutôt sourcilleuses, assimilent aisément le délit d'école buissonnière au crime de haute trahison. Et le malheureux prince, qui se voyait déjà pendu haut et court à la cime d'un cocotier, ne trouva rien de mieux, afin d'échapper aux mesures d'expulsion contre lui décrétées, que de se réfugier au sommet d'un pilône de radio. A 23 mètres d'altitude il brava, treize heures

durant, les assauts du shérif local, menaçant de se précipiter au sol s'il avait à souffrir la moindre violence. La position n'était pas tenable. Elle l'était si peu que le prince finit par s'endormir sur son perchoir et regagner la terre ferme sous l'effet de la loi bien connue de la gravitation universelle.

Il est rare, chez nous, que les mauvais sujets préfèrent le suicide à la honte. Le fait néanmoins se produit de plus en plus souvent. Par l'eau, le fer ou la corde, bien des carrières scolaires plus riches en déboires qu'en succès se trouvent périodiquement interrompues sur l'initiative de jeunes gens hypersensibles. Cette mode désastreuse, pour peu qu'elle se généralise, va poser de redoutables cas de conscience à nos éducateurs. Quel maître aura assez de cruauté dans l'âme et de fermeté dans le stylo — j'allais écrire : dans le stylet — pour assassiner l'élève Dupont d'un zéro de conduite, de calcul et d'orthographe ? Il faut, sans plus attendre, examiner la question. Mais comme nos enfants allégeraient nos soucis s'ils savaient ce que nous savons et que nous ne pouvons leur enseigner : qu'un cancre vivant vaut mieux qu'un fort en thème défunt et qu'au surplus des crétins juvéniles ont fini dans la peau de vieillards illustres.

★

L'IRRITANT problème de la barbe a toujours été un sujet de contestations et de discordes au sein de notre armée. Il fut une époque où les militaires de bonne compagnie et de deuxième classe raccourcissaient leur chevelure dans la mesure où ils allongeaient leur moustache. Il en fut une autre — héroïque — où on les vit uniformément « poilus ». De nos jours on porte plutôt le cheveu abondant et la barbe rase.

L'historien scrupuleux ne peut ignorer ces révolutions, surtout lorsqu'il entreprend d'écrire l'histoire en images. En représentant imberbe un général de la belle époque, un de nos plus fameux cinéastes vient ainsi de soulever des protestations légitimes. C'est pourquoi je crois bien faire en reproduisant ci-dessous l'aimable lettre qu'un général, du cadre de réserve, adresse à *France-Illustration* :

« Monsieur le Directeur,

» Abonné depuis longtemps à *l'Illustration*, j'ai lu avec intérêt, et admiré les belles photographies qui le complètent, l'article concernant le film *Quand Madame de... chasse à courre*. Le film se passe évidemment avant 1914, et Charles Boyer porte l'uniforme de général de l'époque, avec le dolman à brandebourgs.

» Les vieux soldats comme moi, entrés dans l'armée bien avant la première guerre mondiale, remarqueront dans l'uniforme de ce général deux anomalies :

» 1° Il a un képi à un seul rang de feuilles de chêne, il est donc général de brigade par la coiffure ; mais il a trois étoiles sur les manches, donc il est général de division par le dolman.

» 2° Il est rasé. Or, jusqu'à la guerre de 1914, le port de la moustache était obligatoire dans l'armée (art. 331 du règlement sur le service intérieur), et je n'ai jamais vu un général sans moustache au début du siècle.

Les gens âgés se souviennent d'ailleurs que, à l'époque de leur jeunesse le port des moustaches était général; il n'y avait guère que les prêtres, les acteurs et les domestiques qui étaient rasés.

» Je m'excuse de vous importuner avec ces petits détails, mais ils intéresseront peut-être vos lecteurs.

» Veuillez agréer, Monsieur le Directeur... »

Mais non, mon général, vous nous avez instruits et non importunés !

★

L'ACTIVITÉ des criminels de tous poils alarme sérieusement les autorités responsables du maintien de l'ordre. On tue à droite et à gauche avec un entrain croissant, tant et si bien que les reporters spécialisés ne savent plus où donner de la machine à écrire. L'un d'eux a récemment constaté que la victime soumise à l'examen du médecin légiste avait reçu « quatre balles dans le corps, trois dans le ventre et la quatrième, également, dans la région du cœur. »

Sans doute les crimes de sang ont-ils souvent troublé l'esprit des hommes de lettres. Témoin Xavier de Montépin :

« Le bruit de la détonation du revolver dont la fratricide venait de se servir, écrivit-il dans son impérissable roman *la Joueuse d'orgue*, était parvenu jusqu'aux oreilles de Claude Grivot. Que devait-il faire ? Qui avait tiré ? Qui était blessé ? Qui était mort ? En proie à un affolement complet, il sentait ses quatre membres s'entre-choquer dans son cerveau. »

Mais là n'est pas la question. Ce qu'il faut, c'est, pour emprunter une expression au vocabulaire commun de la météorologie et du monde politique, « modifier le climat ». Comment ? En alourdissant les peines répressives ? En multipliant les prisons ? En tranchant des têtes ? Ces méthodes, on le sait, ne sont plus de saison. Il est d'ailleurs démontré que « nous sommes tous des assassins ». N'aggravons donc pas notre cas.

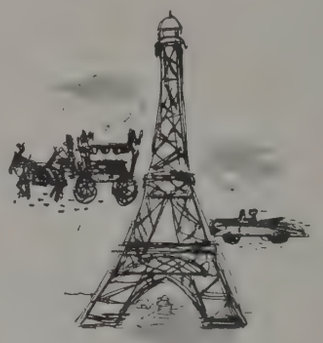
Alors ?... Alors je vous renvoie à ces deux savants britanniques dont les conclusions bouleversent les milieux judiciaires, policiers et pédagogiques. « Le redressement de l'enfance délinquante, affirment-ils en substance, peut être désormais assuré par une cuisine fortement vitaminée, notamment par l'administration de carottes crues, d'oignons et de salades. »

Extrapolons, s'il vous plaît, et ouvrons largement nos intelligences. La prévention criminelle ne relève plus de la maréchaussée mais de la diététique. Une fois de plus, le remède se trouve à côté du mal, la laitue à côté du couteau de cuisine. Aveugles que nous étions !

Faisons un pari. Sur la vitamine. Et gageons qu'avant longtemps nos mauvais garçons seront tendres comme le cresson et bons comme la romaine. C'est la grâce que je nous souhaite.

LA tour Eiffel a reçu ce mois-ci son vingt-cinq millionième visiteur, M. Warin, natif de Hondschoote, près de Dunkerque. Celui-ci n'avait certes aucun mérite à se présenter en vingt-cinq millionième position au guichet du fameux édifice. Arrivé à pied, il est néanmoins reparti en voiture. Ainsi l'avait souhaité la société exploitante.

Vous estimerez peut-être qu'on abuse légèrement, dans tous les secteurs économiques, du système des petits cadeaux. Quant à moi, je regrette qu'on l'applique avec une timidité excessive et que l'Etat, par exemple, n'en décide pas l'extension pour son propre compte. Imaginez la nuée de contribuables sur les bureaux de perception dès l'instant où le ministre des Finances déciderait d'accorder aux intéressés une prime d'assiduité ou de productivité... A mon sens, il n'est pas concevable que nous en restions au point où nous sommes. Le progrès, que diable !



Et si je fais allusion au progrès, ce n'est point pour sacrifier puérilement au goût du jour. Le progrès marche tout seul, voilà la vérité. La preuve ? Avec plaisir.

Le premier visiteur de la tour fut M. K..., un ami de l'ingénieur Eiffel, qui l'aida puissamment dans son entreprise. Pour prix de son concours il avait exigé, sans plus, le privilège d'une inauguration officieuse. M. K... accomplit son ascension par une belle journée d'été. Il eut très chaud d'abord. Il eut très froid ensuite. Il mourut quelques jours plus tard d'une congestion pulmonaire.

N'est-il pas symbolique que la première aventure eiffélienne se soit achevée dans un corbillard et la vingt-cinq millionième dans une conduite intérieure ?

★

AURIEZ-VOUS supposé que la propriété de l'empire de Byzance, arraché par Mahomet II à la chrétienté voici tout juste cinq cents ans, faisait l'objet d'un procès devant la justice française ? Il y a décidément des gens qui ont de la suite dans les idées. En l'espèce, il s'agit du prince Paléologue, qui, l'emportant sur toute la ligne, vient de se faire reconnaître par notre cour d'appel comme le chef de la maison impériale d'Orient.

La famille Paléologue est cependant « bien de chez nous », dirait Jean Nohain. L'un de ses représentants, Maurice, a même exercé dans notre diplomatie des fonctions éclatantes et occupé sous la Coupole un fauteuil qu'après M. de Chambrun a hérité M. Fernand Gregh. Ce dernier, prenant place parmi les Immortels, n'a pas manqué d'évoquer le souvenir de son prédécesseur, dont le « nom étrange prêtait à des étonnements et suscitait des erreurs et des hypothèses ». De ces erreurs, retenez la plus savoureuse, celle que commit un journaliste d'outre-Rhin en écrivant froidement : « M. Maurice, l'éminent paléologue... »

Mais passons. Le plus extraordinaire dans cette affaire, c'est qu'à peine rétabli dans ses droits séculaires le prétendant à la couronne d'Orient s'en est dessaisi au bénéfice de... M. Vincent Auriol. On est vraiment bon prince. Jusqu'à présent, M. le Président de la République n'a rien dévoilé de ses intentions. Et les Turcs sont toujours à Constantinople.

LE SCEPTIQUE.

★

L'HUMOUR SELON ANTHONY EDEN

EN dépit des terribles épreuves que lui vaut une vésicule biliaire déficiente — il vient de subir sa troisième opération à Boston, où on l'avait transporté par avion — M. Eden n'a pas perdu le sens de cet humour où il est passé maître.

Un diplomate lui demandait un jour de définir ce qu'est l'humour britannique.

— Je crois vraiment, dit-il, que c'est une chose qui ne s'explique pas. Elle est tellement naturelle chez nous. Mais voici, pour l'illustrer, une petite histoire.

» J'ai connu un gentleman qui voulait souscrire une grosse assurance sur la vie. Il lui fallut donc remplir un questionnaire portant sur sa santé et aussi sur la santé de ses ascendants. Entre autres choses on lui demandait ceci : « Votre père est-il mort ? Si oui, indiquez la cause du décès. » Or le père de ce gentleman avait été pendu pour cinq ou six crimes.

— Il a du être embarrassé. Qu'a-t-il répondu ?

— Tout simplement : mon père est décédé à la suite de l'effondrement d'une estrade sur une place publique. »

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

★ AUX QUATRE COINS DU MONDE DU 1er JUIN AU 1er JUILLET 1953

COLOMBES, 31 MAI. Les footballeurs lillois ayant battu ceux de Nancy, leur capitaine, Baratte, emporte la Coupe de France qui lui a été remise par M. Vincent Auriol.

VITRÉ, 1er JUIN. Des danses folkloriques ont illustré le festival national de la « Joie au village » qu'avait organisé la J. A. C. (Jeunesse agricole catholique).

KARACHI, 1er JUIN. Des milliers de ces blocs d'habitation qui sont en cours de construction vont donner à la capitale du Pakistan l'aspect d'une cité moderne.

PARIS, 1er JUIN. Successeur de Mgr Roncalli, le nouveau nonce apostolique, Mgr Marella, est accueilli par Mgr Touzé (**à l'arrière-plan** on peut reconnaître le général Vanier).

ROME, 2 JUIN. Une grande parade militaire à laquelle assistaient le président Einaudi et les hautes autorités, a marqué le septième anniversaire de la République.

LONDRES, 3 JUIN. Au lendemain du couronnement, la reine a visité les quartiers ouvriers, où les Londoniens les plus déshérités lui ont fait un touchant accueil.

TOULON, 3 JUIN. Revu et modifié, le bathyscaphe du professeur Piccard a fait ses essais. Un petit sous-marin a été fixé par des boulons sur la sphère de l'appareil.

ANTIBES, 3 JUIN. Le maréchal Papagos (**à droite**) est venu d'Athènes pour assister au mariage de son fils Léonidas avec Mlle Goulandris, fille d'un armateur grec.

PARIS, 3 JUIN. D'être le 25.000.000e visiteur de la tour Eiffel depuis 1889 a valu à un maçon du Nord, tout joyeux de l'aubaine, la possession d'une automobile de luxe.

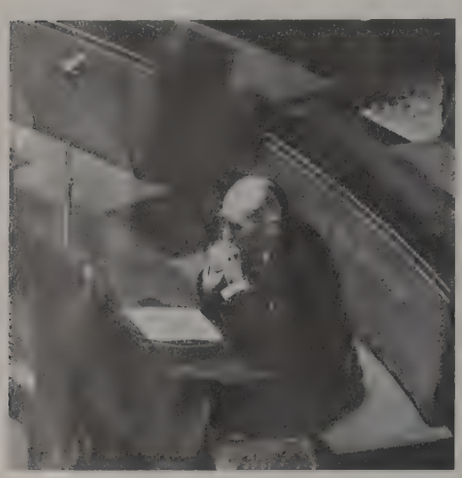
France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

★ AUX QUATRE COINS DU MONDE ★ AUX QUATRE COINS DU MONDE ★ AUX QUATRE

M. PAUL REYNAUD (ind.), chargé de résoudre la crise ouverte le 21 mai, n'obtient que 276 voix, le 27 mai, alors que 314 voix sont nécessaires pour l'investiture.

M. MENDÈS-FRANCE (rad. soc.), qui réclame le recours aux décrets-lois, se voit refuser l'investiture, le mercredi 3 juin, avec 301 voix contre 119 et 191 abstentions.

M. GEORGES BIDAULT (M. R. P.), demandant à son tour des pouvoirs spéciaux, manque de justesse l'investiture, le jeudi 11 juin, avec 313 voix après un scrutin animé.



M. ANDRÉ MARIE (radical socialiste), quatrième président désigné, se présente le 18 juin devant l'Assemblée où il n'obtient que 272 voix contre 309. La crise continue.

WASHINGTON, 4 JUIN. Président de la Communauté charbon-acier, M. Monnet a été reçu par M. Eisenhower avec les honneurs réservés aux chefs de gouvernement.

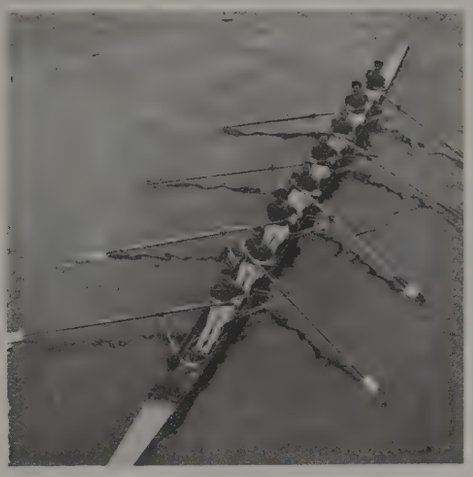
LAS VEGAS, 4 JUIN. La plus puissante bombe « A » expérimentée jusqu'à ce jour a élevé au ciel du Nevada un champignon dont la lueur a été aperçue à plus de 1.000 km.

PARIS, 4 JUIN. « J'arrive tard au seuil de tes mystères », a dit à l'Académie française M. Fernand Gregh, qui a été accueilli sous la Coupole par M. Jules Romains, mais...

... les huissiers de l'Institut, contestant sans doute aux non-Immortels le droit que sur leur dos les habits verdissent, ont laissé M. Paul Léautaud sur le quai de Conti.

WILMINGTON, 6 JUIN. Entrés en collision sur le Delaware, deux pétroliers américains ont explosé. Sur les 80 personnes à bord 40 ont disparu durant l'incendie.

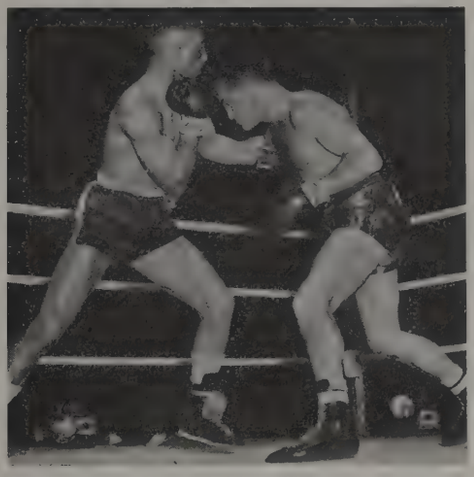
LE CAIRE, 6 JUIN. Le ministre de l'Argentine remet au général Naguib une copie du sabre du général San Martin, l'un des libérateurs des États sud-américains.



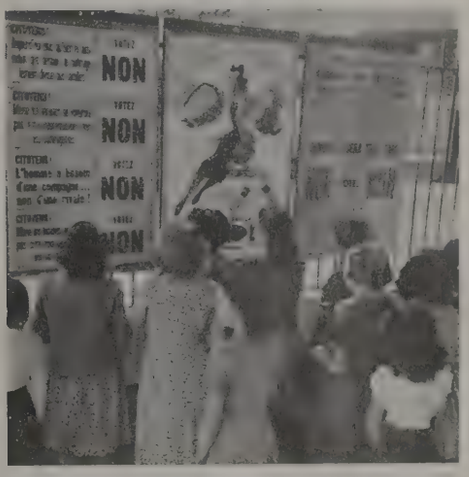
PARIS, 7 JUIN. Aux régates internationales qui, sur la Seine, marquent le centenaire du Rowing-Club, le « huit » du Métro a triomphé des meilleurs « teams » étrangers.

ROME, 8 JUIN. M. de Gasperi ne disposera à la Chambre que d'une faible majorité, la coalition gouvernementale n'ayant pu réunir que 49,8 % des voix aux élections.

ÉRIÉ, 8 JUIN. Des tornades d'une violence inouïe ravagent le Michigan, l'Ohio ainsi que la région des lacs et provoquent plus de 150 morts et 150 millions de dégâts.



LONDRES, 9 JUIN. Au White City Stadium, notre champion poids moyens Humez est battu aux points par le mulâtre britannique Turpin devant 60.000 spectateurs.



GENÈVE, 9 JUIN. Par 17.967 « non » contre 13.419 « oui » les citoyens de Genève ont rejeté le projet de loi constitutionnelle accordant le droit de vote aux femmes.

BERMUDES, 10 JUIN. L'un des deux hôtels qui sont actuellement aménagés à Tuckertown, une plage des îles, pour y abriter la conférence anglo-franco-américaine.

PARIS, 10 JUIN. Dans le jardin de l'Élysée, après le déjeuner offert au prince héritier du Japon. **De droite à gauche :** M. Auriol, M. Albert Sarraut, le prince Aki Hito.

SÉOUL, 11 JUIN. La perspective d'une signature de l'armistice provoque des manifestations hostiles auxquelles participent les groupements patriotiques féminins.

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

MONTBÉLIARD, 12 JUIN. Les pluies abondantes créent une situation très grave dans la région du Doubs. Ce riverain sauve son linge par le toit, qu'affleurent les eaux.

MARSEILLE, 12 JUIN. Le commandant Bourde, qui répondait devant le tribunal maritime de la perte du paquebot « Champollion » devant Beyrouth, est acquitté.

ATHÈNES, 12 JUIN. Au cours d'une démonstration de nouveaux engins, le roi Paul de Grèce **(assis)** examine l'un des « rockets » fabriqués pour le N. A. T. O.

VIENNE, 13 JUIN. Les Autrichiens accueillent avec joie la levée du contrôle soviétique à la ligne de démarcation, où les Russes ont décidé de laisser le passage libre.

PNOM-PENH, 14 JUIN. Réclamant l'indépendance totale du Cambodge, le roi Norodom s'exile au Siam. N'ayant pu trouver l'appui espéré, il a rejoint ses États le 21 juin.

LE MANS, 14 JUIN. La course classique des « 24 Heures » est gagnée par l'équipe anglaise Rolt-Hamilton, qui, sur Jaguar, réalise 170 km. 336 de moyenne horaire.

PARIS, 14 JUIN. La curiosité dont a joui, auprès du public, ce carlin, vedette de l'Exposition canine, allait également à ses propriétaires, le duc et la duchesse de Windsor.

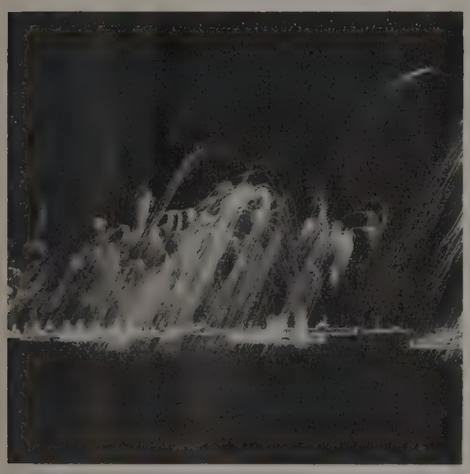
COPENHAGUE, JUIN. Un amendement à la Constitution fait héritière du trône de Danemark la princesse Margrethe, âgée de treize ans, fille aînée du roi Frédéric.

LOURDES, 14 JUIN. La maréchale de Lattre a suivi l'immense procession qui a conduit 30.000 pèlerins militaires vers la grand'messe célébrée sur l'esplanade.

SPITHEAD, 15 JUIN. — 300 navires de guerre, dont 191 de la Royal Navy, ont participé à la grande revue navale du Couronnement, passée par S. M. Elizabeth II à bord...

...de la frégate *Surprise*, dans la baie de Portsmouth. Seize marines étrangères étaient représentées, et le *Montcalm* battait pavillon français placé entre deux autres...

croiseurs de ligne : le *Baltimore*, des U. S. A. (photo du centre) et le *Sverdlov*, de l'U. R. S. S., (à dr.) dont l'entrée à Spithead sans remorqueur avait fait sensation.



...En guise de finale à la revue du Couronnement, un feu d'artifice vraiment féerique a embrasé les 300 navires de guerre qui s'étaient alignés dans la nuit devant Spithead.

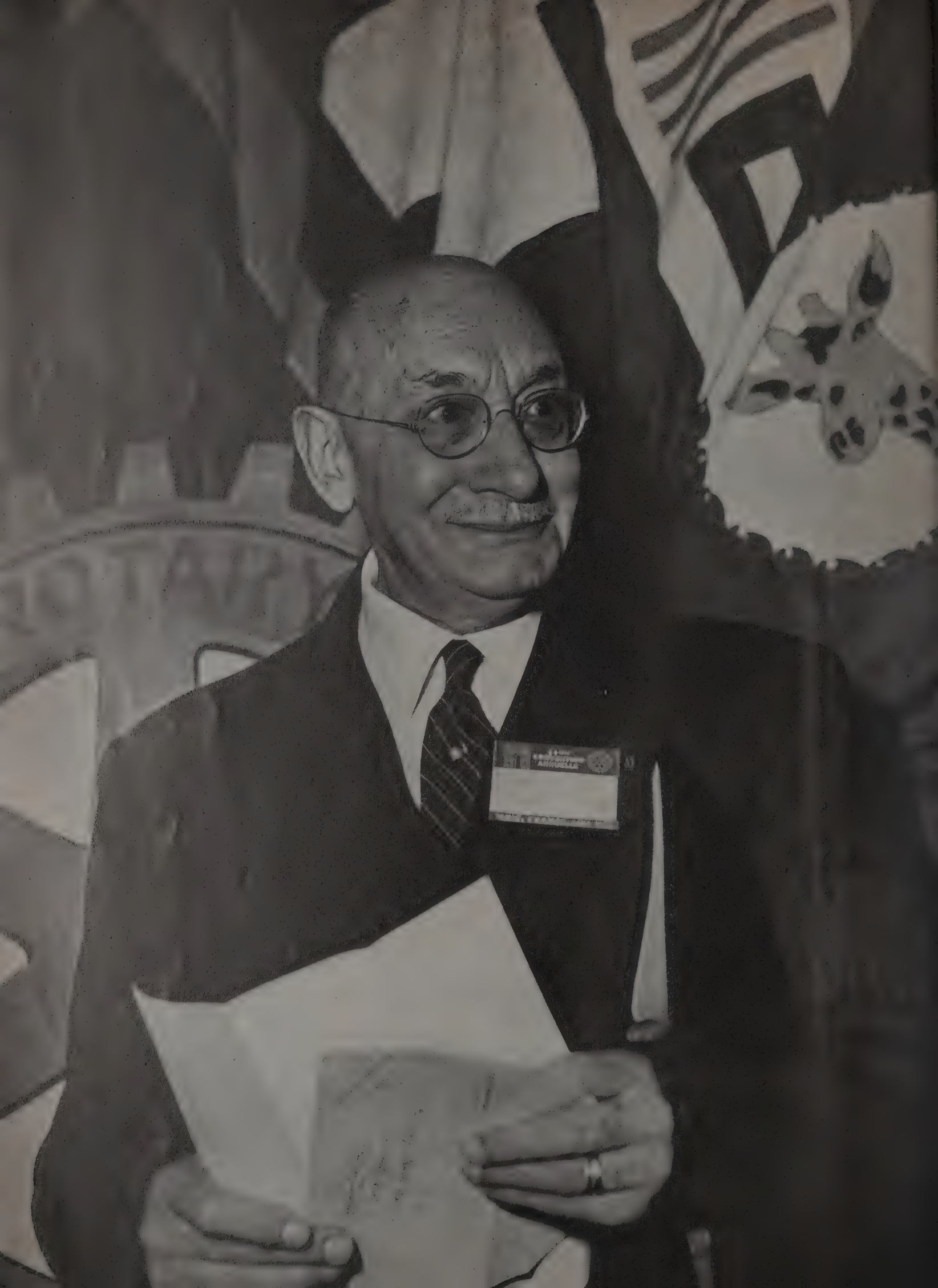
VERSAILLES, 16 JUIN. — Dans l'Orangerie du château une fête de nuit, où la haute couture présentait ses modèles, a eu lieu au profit de la Ligue contre le cancer.

PARIS, 16 JUIN. Nijinsky, l'illustre danseur, repose, selon son vœu, au cimetière Montmartre, où son corps a été transféré en présence d'une foule nombreuse.

BERLIN, 16 JUIN. Une révolte dramatique dresse contre les dirigeants communistes les ouvriers du secteur Est qui protestent contre leurs conditions de vie. En dépit des...

... chars, les manifestants tinrent tête deux jours durant à la police « populaire ». Une quinzaine de morts et deux cents blessés ont été relevés. La loi martiale a été

... proclamée dans Berlin-Est, sillonné de troupes. **A gauche :** les ouvriers arborent des drapeaux nationaux. **A droite :** un audacieux arrache l'antenne d'un char.



SERVIR

TELLE EST LA DEVISE DES 400.000 MEMBRES DU ROTARY QUI APPARTIENNENT A 86 NATIONS

PAR ROGER DARDENNE

DANS l'immense hall du Palais des Sports — le Vél' d'Hiv — plusieurs milliers d'hommes sont réunis. Au signal du président, qui vient de monter à la tribune, tous se lèvent et pendant une minute se recueillent. Ils se remémorent dans le silence les raisons qui les assemblent, les objectifs à la réalisation desquels ils travaillent, leur idéal en un mot. Et pour beaucoup la brève méditation s'achève en prière. Durant quatre jours la même scène d'une émouvante gravité se renouvela chaque matin, à l'ouverture de chaque séance plénière de la XLIVe Convention du Rotary international.

On en a déjà beaucoup parlé. Parce que cette convention se tenait à Paris elle a vivement excité l'intérêt du public français, qui, s'il n'ignorait pas le Rotary, lui trouvait néanmoins une apparence un peu mystérieuse.

Cette quarante-quatrième convention a été, on le sait, une manifestation d'une ampleur inaccoutumée. Plus de huit mille rotariens, accompagnés des membres de leur famille, étaient, pour la circonstance, venus à Paris de quelque soixante pays d'Europe, d'Asie, d'Afrique, de l'Amérique du Nord, Centrale ou du Sud. Ils représentaient huit mille clubs rotariens répartis entre quatre-vingt-six nations ou régions géographiques. Congrès planétaire, a-t-on pu dire. De fait, le Canadien y côtoyait l'Hindou ; le Scandinave, le Brésilien ; le Suisse, l'Australien. Ce rapprochement de peuples et de races donnait une image de l'organisation rotarienne, de son internationalité, de sa volonté de travailler à l'échelle humaine. Comme la méditation du matin imposait un certain climat moral.

On a vu ces délégués déambuler à travers la capitale portant à leur revers l'insigne : la plaquette sur laquelle étaient écrits leur nom, le nom de leur ville et de leur pays d'origine et que prolongeait pour certains un ruban, signe de leur fonction passée ou présente.

Qu'une assemblée aussi nombreuse ait mis à rude épreuve le zèle et l'ingéniosité de ceux qui avaient la tâche d'accueillir, de loger, de distraire nos hôtes et de faciliter leur travail, on l'admettra aisément. Pour les réunions plénières, il fallut, nous l'avons dit, la vaste enceinte du Palais des Sports ; il fallut la Maison de la Chimie et diverses autres salles de moindre importance pour les réunions de commissions.

Ce n'était pas cependant la première fois qu'une convention rotarienne se tenait en France. Déjà, en 1937, Nice avait accueilli les représentants de la grande organisation. Le président Albert Lebrun vint spécialement à Nice pour assister aux principales manifestations. Depuis lors le Rotary s'est beaucoup développé. En fait, il n'a cessé de suivre une marche ascendante depuis sa fondation.

L'IDEE FECONDE D'UN AVOCAT DE CHICAGO

C'ÉTAIT en 1905. A Chicago, un avocat, Paul P. Harris, s'efforçait de parvenir à la notoriété. Il avait déjà fait plusieurs métiers, comme il est fréquent en Amérique. Ce n'est pas, du reste, une mauvaise école de la vie. Harris, pourtant, aurait souhaité que cette expérience fût la dernière. Mais les connaissances, le talent même ne suffisent pas. L'homme a besoin d'être aidé. Et non pas seulement, songeait l'avocat, matériellement. Il a besoin d'être compris, entouré de confiance et de sympathie. Cette amitié, cette entr'aide, Harris pensa qu'il pourrait les susciter dans un cadre d'abord étroit, puisqu'il ne s'agissait que de réunir quelques hommes de bonne volonté, désireux de s'aider les uns les autres afin d'aplanir les difficultés avec lesquelles ils pouvaient être aux prises. Ainsi naquit, le 23 février 1905, à Chicago, le premier club rotarien, point de départ de la puissante organisation dont Harris devait être le président. (A sa mort, en 1947, il portait le titre de « président émérite ».)

Il ne s'agissait point dans sa pensée et dans celle de ses amis de « se faire la courte échelle » et de s'aider mutuellement à « arriver ». Déjà, Harris entrevoyait la chaîne de la camaraderie universelle. Il fallait en forger les maillons d'or. Ce furent les clubs qui, peu à peu, essaimèrent à partir de la première ruche.

Et sans doute, quand il rassemblait autour de lui, dans la grande ville des Etats-Unis où il s'était fixé, quelques compagnons comme lui convaincus de la nécessité d'une amitié agissante entre les hommes, Paul P. Harris ne supposait-il pas que son idée ferait si rapidement son chemin à travers le monde et

Ci-contre : le président international du Rotary pour l'exercice 1953-1954, M. Joaquin Serratosa Cibils, de Montevideo. Il s'exprime en anglais et en français avec la même aisance que dans sa langue maternelle, l'espagnol. Près de lui la roue, emblème de la solidarité dans le travail.

qu'il lui serait donné d'être le témoin de son extension. Cette satisfaction, trop souvent refusée aux créateurs, fut en effet accordée à l'avocat de Chicago. Pendant plus de quarante ans il put suivre le développement de l'œuvre qu'il avait conçue et fondée. Il put assister à son épanouissement. Durant toute cette longue période il ne cessa d'exercer une action personnelle. Ce n'est pas d'ailleurs tellement le nombre des adhérents que recherchait Paul P. Harris. Au delà des statistiques, il attachait une importance essentielle — et ses successeurs n'ont pas varié sur ce point — aux répercussions qu'un club nouveau ne pouvait manquer d'avoir sur la vie de quantité de personnes par la diffusion des principes du Rotary.

BANNIR TOUT CE QUI PEUT DIVISER, RECHERCHER TOUT CE QUI PEUT RAPPROCHER

SERVIR, telle est la devise du Rotary, qui ignore toute discrimination politique ou religieuse. Cette notion du service s'applique d'abord au club, le premier groupe, à la profession, à la cité, à la nation, à l'humanité. Car il va de soi que le Rotary, cherchant à rapprocher les hommes, travaille en définitive, sur des terrains de plus en plus vastes, pour la paix, qui ne peut exister que par l'entente et la compréhension entre les peuples. Par sa forme internationale le Rotary est à même d'être un trait d'union entre des hommes de nations, de confessions différentes. C'est une association d'amitiés internationales qui veut bannir tout ce qui peut les diviser et rechercher tout ce qui peut les rapprocher.

On retrouve dans sa constitution ce mélange d'idéalisme et de sens pratique qui est un des traits du caractère américain. Les rotariens sont pour la plupart des hommes qui ont des responsabilités de chefs d'entreprise. C'est pourquoi l'action du Rotary est primordiale dans le domaine professionnel. N'est-ce pas dans l'exercice de sa profession que l'homme passe la majeure partie de son temps ? Or le Rotary pense que des chefs d'entreprise, des hommes qui ont autorité et responsabilité doivent contribuer au progrès économique. Accroissement de la production et des échanges, augmentation de la productivité, élévation générale du niveau de vie, voilà des buts louables. Mais l'intérêt personnel ne peut pas être le seul mobile d'action. Le profit ne se justifie que par le service rendu au consommateur. D'où l'obligation morale d'améliorer sans cesse l'entreprise afin d'augmenter le volume et la qualité des services.

Les rotariens se recrutent parmi les hommes d'affaires, industriels, commerçants, etc., et les membres des professions libérales, sans aucune restriction d'ordre politique ou religieux. On a insinué, et même dit, que le Rotary constituait une société secrète. Rien d'exact dans cette allégation. En réalité, son fonctionnement est simple et n'a rien de mystérieux. Mais il est certain que l'accès en est assez difficile puisque l'admission se fait par cooptation. On ne se présente pas au Rotary ; c'est le Rotary qui vous choisit comme un de ses membres et vient vous chercher. En outre, chaque club n'admet qu'un membre par profession. Il est vrai que les spécialisations à l'intérieur des professions permettent d'augmenter le nombre. Au surplus, les statistiques officielles font état d'environ deux mille cinq cents professions, ce qui forme déjà une cohorte bien fournie. Il y a des membres honoraires. Quelques-uns sont illustres : le roi de Suède, le président Eisenhower, Sir Winston Churchill.

LES DIFFERENTS ECHELONS DE L'ORGANISATION ROTARIENNE

CHAQUE club donne en principe un déjeuner hebdomadaire. Des rotariens étrangers, des invités non rotariens peuvent y assister. Le président, qui a devant lui la roue symbolique et le marteau, insignes de sa fonction, salue les principaux d'entre eux. A Paris, sur deux cent quarante membres du club, il vient en moyenne à chaque déjeuner cent cinquante à cent quatre-vingts membres. A la fin du déjeuner, le secrétaire prend, de temps à autre, une table au hasard. Il nomme les huit convives qui s'y trouvent, lesquels se lèvent à l'appel de leur nom. Cette méthode contribue à faire connaître les membres entre eux et à signaler les nouveaux admis. Tous les mois, d'ailleurs, un dîner groupe une dizaine de « vieux » et une dizaine de « jeunes » rotariens.

A la fin du repas un orateur fait un exposé. Tantôt, c'est un rotarien qui s'acquitte de la causerie imposée par les statuts, qui prévoient que peu après son admission un nouveau membre doit faire une causerie de quinze à vingt minutes sur sa profession. Tantôt, c'est un invité qui traite d'un sujet qui lui est familier. Ainsi le club de Paris a entendu récemment M. Haag, préfet de la Seine (la Ville de Paris) ; le ministre M. Courant, sur la reconstruction ; M. Baylot, préfet de police (la Police parisienne) ; M. Héron de Villefosse (le Château de Sceaux) ; M. Marcel Plaisant, sénateur (la France à l'O. N. U.) ; le général Kœnig (l'Armée européenne).

Le déjeuner de club est l'activité de base. Elle a pour but de maintenir vivaces, par un rappel constant, les principes de l'action rotarienne et de faciliter les contacts interprofessionnels, qui sont l'un des éléments essentiels de cette action. Ces contacts, qui se produisent aussi à l'échelon national et, comme nous venons de le voir à Paris, à l'échelon international, sont évidemment extrêmement profitables. Du point de vue moral et intellectuel il est excellent que des hommes d'une même profession, mais de pays différents, tous d'ailleurs animés d'un même idéal, puissent se rencontrer. Il n'est pas moins bon que de telles rencontres puissent se produire entre hommes de professions diverses, se dégageant momentanément de leur spécialité. Enfin il n'est pas douteux que ces échanges peuvent avoir dans le domaine matériel d'appréciables conséquences.

La réunion d'un certain nombre de clubs forme un district ayant à sa tête un gouverneur. Les deux cents clubs de France sont répartis entre cinq districts. Enfin, le Rotary international réunit tous les clubs du monde. Il a à sa tête le conseil central, composé de quatorze membres. Le conseil central est élu au cours de la convention annuelle. (Toutes les fonctions du Rotary sont d'ailleurs annuelles. C'est cette « rotation » qui lui donne son nom.)

LA ROUE TOURNE, ET CHAQUE ANNEE LE ROTARY SE DONNE DE NOUVEAUX DIRIGEANTS

LE président international pour l'exercice 1953-1954 est M. Joaquin Serratosa Cibils, de Montevideo (Uruguay). Il remplacera à partir du 1er juillet M. Brunnier, de San Francisco, dont le mandat arrive à cette date à expiration. La France est représentée au conseil central par M. Yves Glotin, de Bordeaux. Notre pays a d'ailleurs occupé une fois le poste suprême, avec M. Maurice Duperrey, qui fut en 1937 président international. M. Duperrey est le beau-père de M. Jean Dusausoy, vice-président et prochainement président du club de Paris, où il remplacera M. Roger de Vilmorin.

Le conseil central a pour mission d'étudier en détail la structure du Rotary afin d'en rendre l'organisation plus forte et aussi d'en faciliter l'adaptation aux modifications continuelles de la situation internationale.

Si le club a une réunion hebdomadaire, le district a une conférence annuelle. N'en déduisons pas que les fonctions de gouverneur ne requièrent que peu d'activité. Le gouverneur est, en effet, astreint à un stage d'un mois au siège central, à Chicago. Il doit, en outre, pendant son mandat, visiter tous les clubs de sa juridiction.

EN UN AN DEUX CENT VINGT-CINQ CLUBS NOUVEAUX ONT ETE FONDES

QUANT au président international, sa tâche est extrêmement lourde. Il est sans cesse en voyage, car il lui faut visiter tous les pays rotariens. Heureusement, l'avion est là aujourd'hui pour faciliter sa mission. De même qu'un avocat, à Paris surtout, élu bâtonnier doit pendant son bâtonnat renoncer à la majeure partie de ses dossiers pour se consacrer à ses confrères, de même le président du Rotary international doit abandonner ses affaires. Huit mille clubs, près de quatre cent mille membres, c'est à la tête d'une véritable armée que se trouve le chef du Rotary. Seulement, cette armée est éparse à travers le monde. Le dernier club fondé est celui de Versailles. Le deuxième, après que Paul P. Harris eut créé celui de Chicago, fut installé en 1908 à San Francisco. Les progrès furent rapides à partir de ce moment. Le Canada, l'Irlande, la Grande-Bretagne, puis les Philippines, Cuba, l'Union sud-africaine, la France virent s'ouvrir des clubs. Saïgon a eu le sien cette année même. D'autres ont été créés à Bornéo et dans le Sud-Ouest africain. Le Rotary s'est aussi considérablement développé en Nouvelle-Zélande et au Japon. Depuis le 1er juillet dernier, l'effectif s'est accru de deux cent vingt-cinq clubs dans quarante-deux pays.

Quant aux conventions, elles se sont tenues à Edimbourg en 1921, à Toronto en 1924 et en 1942, à Ostende en 1927, à

CHAQUE année le Rotary attribue des bourses à des étudiants qui désirent se rendre en tant qu'ambassadeurs de la bonne volonté rotarienne dans des pays autres que leur pays d'origine. Au cours des sept dernières années 1.250.000 dollars ont été affectés à ces bourses et répartis entre cinq cents jeunes gens de cinquante-cinq pays.

IL n'y a qu'un seul objectif du Rotary : encourager et cultiver l'idéal de servir, considéré comme base de toute entreprise honorable, et, en particulier, encourager et cultiver les quatre voies d'activités ayant trait à l'action intérieure, l'action professionnelle, l'action d'intérêt public et l'action internationale.

(H. J. BRUNNIER, président international 1952-1953.)

LE CONSEIL CENTRAL DU ROTARY POUR 1953-1954

AU cours de la XLIVe Convention, qui s'est tenue à Paris, le conseil central du Rotary qui entrera en fonctions le 1er juillet prochain a été élu. Il se compose de : MM. Joaquin Serratosa Cibils, de Montevideo (Uruguay) ; président : Yves Giotin, de Bordeaux ; Jean Paolo Lang, de Livourne (Italie) ; Horacio Navarrette, de La Havane (Cuba) ; Stamp M. Wortley, de Chelmsford (Essex, Angleterre) ; Herbert E. Carrier (Canada) ; Prentiss A. Rowe, de San Francisco (Californie) ; Robert A. Manchester, de Youngstown (Ohio) ; Luther H. Hodges, de Leasksville-Spray (Caroline du Nord) ; Benny H. Hughes, de Beaumont (Texas).

UN MESSAGE DE M. VINCENT AURIOL A LA XLIVe CONVENTION

LA paix serait bientôt faite si les peuples se connaissaient mieux. Le Rotary, en développant les relations personnelles et professionnelles d'amitié sur le plan national comme sur le plan international, travaille donc à une meilleure compréhension sociale et humaine et contribue à l'organisation d'une paix confiante et durable.

Pour cette raison, si conforme à notre constant idéal, nous sommes heureux d'exprimer au Rotary international la reconnaissance de la France.

VINCENT AURIOL,
président de la République,
président d'honneur
des districts français
du Rotary international.

UN des délégués à la convention de Paris écrivit d'Amérique au service du logement pour qu'on lui réservât une chambre au Quartier Latin dans un hôtel (modeste) dont il donnait le nom, indiquant de plus le numéro de la chambre où il avait vécu trente ans avant et où il souhaitait retrouver ses souvenirs...

Il eut satisfaction.

Vienne en 1931, à Mexico en 1935 et en 1951, à Nice en 1937, à La Havane en 1940, à Rio-de-Janeiro en 1948, enfin à Paris cette année. Toutes les autres conventions se sont tenues aux Etats-Unis.

L'organisation de la convention de Paris a été assurée par les clubs de Paris et de Versailles. Celui de Paris présidé, comme nous venons de le dire, par M. Roger de Vilmorin, assisté, comme vice-présidents, de M. Dusausoy et de M. Henri Woltner et, comme secrétaire, de M. Jean Moinault. Quant au bureau du club versaillais, il était composé de MM. Adrien Gallois, président, Jacques Truffaut, vice-président, Bernard Paille, secrétaire. L'effort d'accueil des clubs hôtes fut considérable. Depuis plusieurs mois le rez-de-chaussée d'un grand hôtel de la rue de Rivoli avait été aménagé en bureau sous l'autorité de M. Gérard C. Keeler, directeur de la convention, assisté de tout un état-major. Les clubs hôtes français travaillèrent d'arrache-pied avec cette délégation. Le service des hôtels, dirigé par M. Bardet, avait retenu environ sept mille chambres près de deux mois avant que la convention s'ouvrît. Il n'est que juste de souligner l'éclat des manifestations artistiques et des soirées qui se déroulèrent en marge des séances et auxquelles MM. Edmond Bamberger, de Versailles, et Emile Lévy, de Paris, donnèrent tous leurs soins.

Au cours d'une réception à l'Elysée, où il a reçu une délégation de soixante-quinze membres, M. Vincent Auriol a remis au président Brunnier la rosette d'officier de la Légion d'honneur et le ruban de chevalier à MM. Francis Kettaneh, de Beyrouth, et George R. Means, de Chicago.

LES ROTARIENS FORMENT UNE GRANDE FAMILLE DISPERSEE A TRAVERS LE MONDE

AINSI se développe une association dont on pourrait dire, empruntant les termes que M. Albert Sarraut, s'adressant précisément aux délégués à la XLIVe Convention rotarienne, appliquait à l'Union française, qu'elle constitue « une vaste communauté où l'esprit de liberté se conjugue avec l'esprit fraternel ».

L'esprit fraternel, voilà en effet la dominante du Rotary, dont M. André Siegfried disait il y a peu qu'il est une sorte de grande famille dont le domaine s'étend à toute la planète. L'éminent académicien ajoutait : « Si les membres, dans leur réunion, sont censés s'appeler par leur nom et même par leur petit nom, c'est parce que cette familiarité répond à un sentiment réel de solidarité. Le rotarien, en voyage, même dans un pays où il ne connaît personne, ne doit pas se sentir isolé ; s'il lui fallait faire appel à la solidarité rotarienne, il serait sûr de toujours trouver une réponse. »

Il est certain que le rotarien porteur de sa carte voit s'ouvrir devant lui beaucoup de portes au cours de ses voyages. Du reste, il lui est recommandé de circuler dans la mesure où il le peut et de prendre des contacts. Et c'est ainsi qu'à l'occasion de la récente convention tous les clubs de France ont été alertés pour permettre aux délégués venus des quatre coins du monde de parcourir notre pays. La Maison de l'Amitié, installée au Palais de Glace et qui était pour les congressistes un lieu de rencontre et de repos, les avait d'ailleurs préparés au voyage. Des panneaux ingénieusement conçus et disposés montraient les paysages des régions françaises. Ils en indiquaient aussi les productions et les ressources. N'oublions pas les hommes d'affaires ! Si Versailles et les châteaux de la Loire conquièrent d'emblée des admirateurs, il y a aussi une éloquence du haut fourneau et des grands barrages.

UNE ACTION CONTINUE, EFFICACE ET DISCRETE, DANS TOUS LES DOMAINES

ACTION intérieure, action professionnelle, action d'intérêt public, action internationale, telles sont les catégories auxquelles s'applique l'effort du Rotary. Elles couvrent tout le champ humain.

Action intérieure : respect des principes d'amitié, de solidarité, d'impartialité. L'action intérieure, disait dans son discours de clôture le président Brunnier, est un terrain de choix pour développer la personnalité et faire naître chez l'individu le désir de se rendre utile. L'ambiance du club doit donc être d'une camaraderie chaleureuse et sincère qui permettra à chacun de s'affirmer, et non plus seulement dans le cadre de son club.

L'importance de l'action professionnelle a déjà été soulignée.

En premier lieu il s'agit pour chacun de faire prévaloir dans sa profession les règles de la haute probité. Et voici un exemple des résultats qui peuvent être obtenus.

Guy Gundaker, qui fut en 1923-1924 président du Rotary international, était propriétaire d'un restaurant dans une très grande ville des Etats-Unis. Il s'efforçait de répandre les principes du Rotary et il fit adopter par son groupement professionnel un code de correction et de probité fondé sur ces principes. L'exemple porta ses fruits, et grâce à l'action de Gundaker et de ses collègues nombre d'autres associations professionnelles adoptèrent des codes semblables, estimant avec raison que ce qui était convenable pour les restaurateurs l'était aussi pour d'autres corporations.

Même dans le domaine de l'intérêt public les rotariens pensent que leur activité doit être orientée de manière à contribuer au progrès individuel. Ce que nous faisons pour le public, pensent-ils, importe beaucoup ; mais ce qui importe plus encore, c'est ce que nous faisons pour l'individu au moment même où il se dévoue à la cause de l'intérêt public. Un membre d'un club américain faisait partie de la commission des œuvres pour les enfants infirmes. Le club avait à sa charge deux lits de l'hôpital pour enfants. Les médecins du club assuraient gratuitement les soins et les opérations. Tous les mois, et à tour de rôle, un membre de la commission se chargeait d'aller lui-même porter le chèque à l'hôpital. L'infirmière à laquelle le chèque était remis ne manquait jamais de faire visiter l'hôpital au rotarien. Vint donc un jour où ce fut le tour du membre en question d'aller porter le chèque. Il refusa presque de le faire lui-même et faillit envoyer sa secrétaire à sa place. Pourtant, il se décida à y aller, remit le chèque et fit la tournée des salles. De ses propres yeux il vit toute l'œuvre qui s'accomplissait. A son retour de l'hôpital, il s'arrêta au bureau du Rotary Club pour y laisser un chèque de 1.000 dollars qui seraient uniquement destinés aux œuvres en faveur des enfants infirmes. L'argent qu'il avait remis à l'hôpital était nécessaire au fonctionnement de cette institution ; mais sa visite avait aussi déposé au fond de son cœur quelque chose qui marqua dans sa vie un tournant décisif. Dès ce jour, et jusqu'à l'heure de sa mort, il fut un rotarien enthousiaste.

Qu'il s'agisse d'hôpitaux, d'aide à l'enfance malheureuse, de bibliothèques, d'hygiène urbaine par la création de parcs et de jardins, qu'il s'agisse même de coopérer avec des organismes officiels pour élever le niveau commercial d'une localité, rien de ce qui peut être une amélioration n'est indifférent au Rotary. Mais il observe une très grande discrétion à ce sujet. Peut-être est-ce pour cette raison que certains lui ont trouvé quelque chose d'occulte. On pourrait pourtant citer beaucoup de cas où l'intervention du Rotary s'est exercée de manière efficace. En voici un, assez récent. Dans la province de Bombay, aux Indes, la disette sévit. Un club qui ne compte pas même cinquante membres décida de venir en aide à un village de cinq mille habitants situé à 50 milles environ. Quelques membres du club s'y rendirent et organisèrent une cantine qui fonctionna quotidiennement. A tour de rôle les autres membres vinrent s'enquérir des besoins du village et coopérer à la bonne marche de la cantine. Celle-ci a servi des milliers de repas et continue de fonctionner.

Dans l'ordre international, l'idéal de fraternel rapprochement qui est celui des rotariens les conduit tout naturellement à essayer de faire prévaloir partout les solutions pacifiques et d'instaurer l'amitié entre les peuples. Ils ne négligent pour cela aucune occasion. Ainsi, au début de cette année, quatre cent cinquante d'entre eux, venus du Canada et des Etats-Unis, se sont rassemblés à Watertown Glacier. Pendant deux jours ils ont fraternisé, et leur réunion s'est achevée par le serment solennel de préserver de toute atteinte la paix établie depuis si longtemps entre leurs deux pays.

FAIRE CONFIANCE A L'HOMME, TELLE EST LA PHILOSOPHIE DU ROTARY

S'il fallait, pour terminer, donner une définition de la philosophie qui inspire le Rotary, on pourrait dire qu'il fait confiance à l'homme, qu'il croit au progrès de l'espèce humaine. Optimisme qui est bien dans le caractère américain et dont il est naturel qu'une institution qui a vu le jour outre-Océan porte l'empreinte. De cet optimisme qui a coloré la pensée du XVIII[e] siècle (« Un jour tout sera bien, voilà notre espérance », Voltaire *dixit*) il n'est pas malaisé de suivre la trace chez les saint-simoniens et les hommes de 1848. Et sans doute trouverait-on parmi les rotariens d'aujourd'hui des descendants de saint-simoniens. Le Rotary, soucieux de la dignité de l'homme, convaincu que l'amélioration du niveau de vie est un facteur de progrès moral, demeure un des bastions du libéralisme. Car l'idéal généreux qui est le sien ne se conçoit pas sans la liberté. Généreux et raisonnable ! Les clubs d'Afrique proposaient récemment sous forme d'invocation une méthode sur laquelle réfléchiraient utilement tous ceux qui ont une part dans la conduite des affaires de ce monde :

« Donnez-nous le courage de changer ce qui doit être changé, la grâce d'accepter ce qui ne peut être changé et la sagesse de distinguer les deux choses l'une de l'autre. » Ainsi la prudence tempère les effusions. En dernière analyse, c'est à la volonté humaine que les rotariens remettent l'édification d'un monde meilleur. Il ne sert de rien d'y rêver. Il faut être décidé à le construire. Or la confiance mutuelle, la bonne volonté doivent se manifester d'abord entre individus dans des groupes restreints, puis de plus en plus larges. De proche en proche, de maillon en maillon se soudera cette chaîne d'alliance que dessinaient avec ferveur, au terme de leur convention, les milliers de délégués debout devant les drapeaux de quatre-vingts nations. Leur enthousiasme éclairait la vérité de la ronde fameuse :

Si tous les gens du monde
Voulaient s'donner la main...

« IL NE SERT DE RIEN DE RÊVER A UN MONDE MEILLEUR, IL FAUT ÊTRE DÉCIDÉ A LE CONSTRUIRE »

★ ABOLIR LES SERVITUDES DU TEMPS ET DE L'ESPACE

UNE DÉCLARATION DU GÉNÉRAL CORNIGLION MOLINIER

AU XX[E] SALON DE L'AVIATION, QUI POUR LA PREMIÈRE FOIS S'EST TENU AU BOURGET, LA FRANCE RÉVÈLE SES ATOUTS AÉRIENS

PARTI de Dakar à 9 h. 30, j'étais à la verticale de Paris à 16 heures. L'avant-veille, décollant la nuit, c'est encore baigné dans la même ombre que j'avais été enveloppé par l'air humide et tiède de Yoff-Dakar.

Continents et mers glissent à 800 kilomètres à l'heure sous les plans du quadriréacteur. Le jour, le vol évoque la promenade des yeux sur les pages d'un atlas. La nuit, un somme suffit à substituer un continent à un autre, en l'occurrence, le blanc au noir. Pour le voyageur c'est la conquête de l'année. Aujourd'hui elle s'appelle « Comet ». Demain elle sera « Ardennes », « Berry » ou « Alsace », puisque nos techniciens ont pris l'heureuse habitude de baptiser leurs machines du nom de nos provinces.

Cette année aussi, les compagnies aériennes ont réussi — encore trop timidement — à se tourner vers le transport de masse. Le monde bouge plus qu'avant la dernière guerre, et, si les transports maritimes gardent en général leur clientèle, l'air absorbe l'accroissement, c'est-à-dire un nombre de passagers sans cesse plus élevé.

Sait-on qu'en 1952 plus de 53 % des voyageurs circulant entre France et Maroc prirent l'avion ? Et qu'entre la France et l'Amérique du Nord 32 % des mouvements de passagers sont déjà assurés par les quadrimoteurs long-courriers ?

Etudiant les divers aspects de la concurrence air-mer, un expert allemand a calculé ainsi les durées respectives de quelques grands voyages à partir de Hambourg : sur le trajet Hambourg-Valparaiso l'avion est quatorze fois plus rapide que le bateau. Il l'est neuf fois plus sur New-York, huit fois sur Singapour et vingt-cinq fois sur Lagos. Reste à abaisser encore les tarifs. Les Compagnies s'y emploient. Elles admettent progressivement de tendre vers le trafic ferroviaire, à la fois par les conditions d'emploi de leur matériel et aussi en se dépouillant des afféteries dont elles entouraient le voyageur : hôtesse et steward attentionnés, repas et vins somptueux, dons de parfums et autres..., etc., l'ensemble, pour des parcours dont la durée était souvent inférieure à celle d'un Paris-Rennes ou d'un Bordeaux-Toulouse par fer.

Mais surtout les constructeurs s'emploient à dessiner un matériel plus économique à l'exploitation. Dans le domaine des grandes vitesses et des grandes étapes les Anglais comptent sur leur nouveau quadriturbine « Britannia » pour assurer avec 30 % de réduction le parcours Londres-Le Cap ou Londres-Melbourne.

Ce XX[e] Salon a permis de montrer au public l'atout français en la matière. C'est le Hurel-Dubois 31 et 32. Sa silhouette surprend. Son ingénieur, M. Hurel, a pris pour principe d'action de ne jamais prendre l'usage, l'habitude et même l'évidence technique du moment pour dogmes. Les ailes tendent-elles à diminuer pour devenir des moignons plantés dans un fuselage effilé ? M. Hurel repense le problème et, pour l'avion commercial, lui trouve une solution meilleure avec une aile à grand allongement. Les voilures ont-elles perdu leur mât de jadis et le hauban du passé apparaît-il appartenir définitivement au musée de l'Air ? M. Hurel prouve, par le calcul d'abord, la soufflerie ensuite, le vol enfin, qu'un mât au dessin particulier n'accroît pas la traînée comme on le pensait et qu'il permet seul une aile plus fine que les voilures sans mât. Aujourd'hui la machine vole. On

a dit qu'elle avait une aile en forme de coupe-papier ou même d'allumette. Qu'importe ! Cette aile bizarre transporte des passagers ou du fret presque à moitié prix. Prenez un « Dakota », cet avion qui fit démarrer le transport aérien dans le monde et qui fut la « bonne à tout faire » de l'aviation militaire américaine, anglaise et même russe durant la guerre, et mettez-lui une aile Hurel et deux moteurs de puissance moitié de celle des propulseurs du « Dakota ». Vous transporterez une charge égale presque à même vitesse, mais à moitié prix et vous décollerez sur de plus petits aérodromes.

La formule, si elle se révèle aussi heureuse à l'exploitation qu'aux essais, donnera lieu à extrapolation. Alors, enlevant, par exemple, 15 à 20 tonnes de charge utile, le futur Hurel-Dubois de gros tonnage pourra transporter la tonne à 20 francs le kilomètre.

En Afrique, c'est rendre inutiles et le fer et la route. Jusques et y compris le transport du minerai de certains filons aujourd'hui inexploitables, il deviendra possible d'utiliser l'avion pour le déplacement de matières premières. L'Afrique attend ce type de machine. Le Français métropolitain — et casanier — ne se doute pas de la transformation que l'avion opère déjà en Afrique. Le coton vole du Tchad à la côte, la viande également. Des pistes frayées dans la forêt, piles des ponts aériens qui enjambent le continent noir, deviennent le siège d'une intense activité, insoupçonnée voilà seulement deux ans. Mais le GMC, la jeep de l'air, manque encore qui reléguera dans les cartons des ministères les projets de dorsales ou de rocades terrestres, routières ou ferrées.

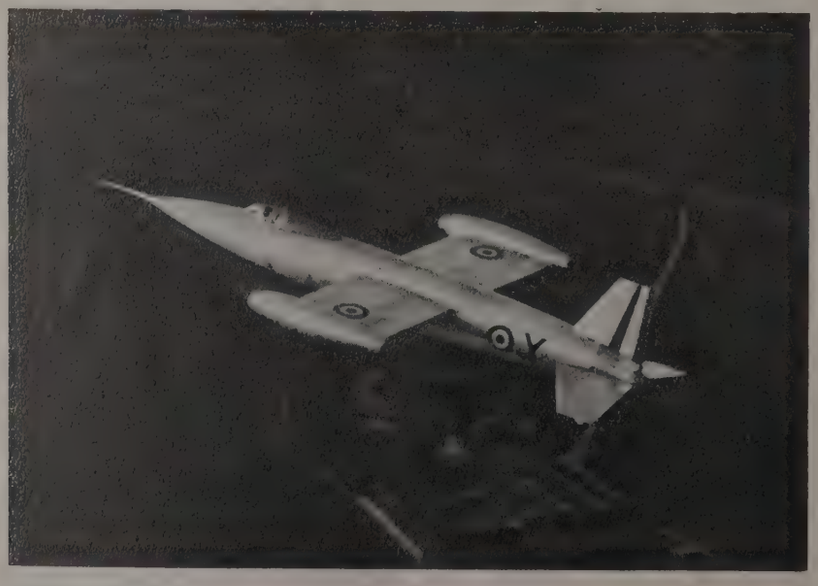
Chez les militaires les performances du MD. 452 « Mystère V » viennent d'être sanctionnées par une importante commande américaine. Quand des experts parlent des quatre meilleurs chasseurs moyens, ils citent le MIG 15 soviétique, le F. 86 « Sabre » américain, le Hawker « Hunter » anglais et le « Mystère IV » français. Voilà seulement six ans nous fabriquions un chasseur type 1939. Le retard est rattrapé, et l'avenir, préparé par des techniques comme celles du Leduc ou du S.O.9000 à propulseurs combinés : réacteur et fusée.

Pour l'aviation civile, l'ère du subsonique commence. Dans dix ans, les 900 kilomètres à l'heure en appareil commercial seront chose courante. Dans vingt ans aussi. L'aviation commerciale piétinera devant les turbulences soniques bien plus longtemps que l'aviation militaire, qui a cependant mis cinq ans à les aborder. Sans doute les « Comet » III ou IV, comme le futur avion commercial de Boeing ou de Douglas, seront-ils capables de réunir Paris à Dakar en moins de six heures. Mais sans doute aussi l'on mettra des années avant de gagner quelques dizaines de minutes sur une telle durée de parcours.

L'aviation-arme, par contre, est nettement entrée dans le transsonique et, aujourd'hui déjà, tout nouveau projet de chasseur qui ne viserait pas des vitesses comprises entre 1.200 et 2.000 kilomètres à l'heure serait d'avance voué à l'échec. L'aviation de combat sera supersonique avant 1960. Les techniciens doivent s'y employer et les pilotes — si les robots ne les ont pas remplacés — s'y préparer.

Après ? Eh bien, après, l'homme restera à terre et dirigera à distance des machines volantes aux accélérations trop rapides pour lui. L'aérodynamique tendra vers la balistique et l'avion deviendra l'engin. Déjà des unités américaines chargées de la défense des agglomérations expérimentent des sortes d'avions non pilotés, chargés de porter à proximité des appareils assaillants leurs rockets et capables de les tirer automatiquement.

L'évolution s'est précipitée ces deux dernières années. Annoncée d'abord pour 1950, l'ère des engins paraissait plus lointaine. Aujourd'hui, l'on y est presque, mais l'avion piloté supersonique fera la transition. Ainsi, entre le matériel, les techniques et les hommes de l'aviation civile et de l'aviation de combat, les différences vont s'accentuant. La première demeurera longtemps subsonique, accroîtra ses tonnages, allongera ses pistes, conservera son personnel, ne serait-ce que pour vérifier le bon fonctionnement de ses dispositifs automatiques. La seconde court au supersonique, réduit les dimensions de ses appareils, cherche à supprimer ses pistes et à mettre sous le béton son personnel. Avant vingt ans le divorce sera complet. C'est au moins ce que donnent à penser les formes et les moyens de propulsion des matériels présentés à ce XX[e] Salon de l'Aéronautique.



LE « TRIDENT » de la SNCA-SO, premier chasseur léger supersonique français, équipé de deux réacteurs en bout d'aile et d'un moteur-fusée.

Où va notre Aviation marchande ?

★

L'EMPENNAGE double dérive du Breguet 763 deux ponts « Provence ». Surélevé, il est soustrait aux interactions de l'aile médiane et dégage bien les accès. L'arrière de la soute de 80 m³ offerte par le pont inférieur peut être directement approché par un camion, l'accès en étant assuré par l'ouverture du fuselage arrière qui se sépare en deux grands panneaux. Très heureuse formule de cargo mixte, qui peut emporter cent sept passagers.

Elle va où l'appelle le plus brillant des destins :

Donner au temps (donc à la vie humaine) une valeur sans cesse accrue. L'heure, qui s'essoufflait sur 80 kilomètres au début du siècle, s'allonge aujourd'hui sur 800. Elle en « vaudra » 2.000 en l'an 2000.

Au Bourget, nous voyons nos plus récents vaisseaux aériens, au sol et en vol. Nous éprouvons quelque fierté de savoir que notre aviation marchande occupe presque le deuxième rang dans le monde tant elle suit de près sa sœur britannique, derrière celle des États-Unis. Le seul aéroport de Paris n'est dépassé en Europe que par celui de Londres : chaque jour il voit s'envoler ou atterrir 250 avions et 3.600 passagers.

DE LA LOIRE AU PÔLE

Aussi bien convenait-il, en cette quinzaine de liesse aéronautique, de connaître quelle part nos compagnies prennent dans cet essor et aussi leurs projets et leurs espérances.

Commençons par notre compagnie nationale :

« Qu'allez-vous nous offrir, monsieur le président ?

— D'abord la contemplation de nos quatre appareils flambant neufs : le « Breguet » deux ponts *Provence*, le « Vickers Viscount », le « Comet » et le « Super-Constellation »... s'il arrive à temps ! Le public sera admis à visiter l'un d'eux. Ensuite, comme au dernier Salon (tant il est vrai qu'ils ont beaucoup plu), des vols « miniature » d'une demi-heure se dérouleront au-dessus de la région parisienne... »

Et M. Max Hymans ajoute, le doigt levé :

« Il y aura, en outre, une très jolie surprise ; des *vols de nuit* au-dessus des châteaux de la Loire durant près de deux heures. Nous venons de procéder à un vol d'essai... c'est saisissant. Aux approches de minuit, les châteaux illuminés survolés à basse altitude sortent du sombre écrin de la verdure comme des carrosses de fées : Amboise est extraordinaire, Azay-le-Rideau, fantastique, Chinon, ravissant... On volera à 500 mètres en DC-3, car il faut passer assez lentement. Nous limitons le nombre des passagers à 18 au lieu de 28 pour que chacun puisse bien voir. »

La conversation roule ensuite sur le bilan moral et financier de la compagnie. Trésorerie en très bonne santé. Autonomie financière à 96 %, qui atteindra 100 % dans deux ou trois ans, voire dans un an si les nouveaux matériels arrivent vite.

Quelques nuages à l'horizon cependant : un malaise social qui finira bien par se dissiper, des regrets sur les retards aux livraisons... Air France espérait offrir cette année au public beaucoup plus de capacité de transport, car elle triomphait avec ses « classes touristes » et apparaissait comme la seule industrie française ayant baissé ses prix. Songez qu'aujourd'hui chacun peut s'offrir des voyages aériens en Europe et en Afrique du Nord, où les campeurs bénéficient d'un abattement de 40 % !

Les espérances ? L'ouverture de lignes nouvelles : Air France a mis elle aussi à l'étude des *parcours transpolaires*, mais la technique ne joue pas seule, il y a la Météo, à qui l'on demande de parler davantage, et la diplomatie étrangère, qu'on voudrait plus discrète.

Notons encore la reprise des relations avec la Scandinavie, l'augmentation générale des

BREGUET DEUX PONTS « PROVENCE ». — Ce transporteur mixte de 50 tonnes peut emporter 107 passagers dont 59 en 1re classe dans le pont supérieur et 48 en 2e classe dans le pont inférieur transformable instantanément à la demande pour le chargement de 6 à 10 tonnes de fret. Sa puissance au décollage est de 9.600 CV. Douze exemplaires ont été construits, pour Air France, pour les parcours en moyen-courrier à charge supérieure à celle des long-courriers.

fréquences et, enfin, la mise à l'étude de ce *réseau métropolitain* calqué sur celui de la « Postale de nuit », mais dont la réalisation se fera un peu attendre, la taxe sur l'essence aggravant le souci de rentabilité et la diplomatie « intérieure » des transports préparant ses petits bâtons à mettre dans les roues... et dans les ailes.

En ce qui concerne les hélicoptères S. 55, excellents outils d'éclatement en bout de ligne, les négociations se poursuivent, mais le problème des *héliports* reste dans l'œuf.

AVENIR IMMÉDIAT ET PROGRÈS FUTURS

TOURNONS maintenant nos regards vers nos compagnies privées, qui affirment leur esprit d'initiative et leur vitalité.

La plus jeune d'entre elles, l'Union Aéromaritime des Transports, âgée de quatre ans, apparaît comme la plus importante. L'audace raisonnée qui caractérise ses animateurs, M. Louis Vidal, des Chargeurs Réunis, et MM. Combard et Loubry, l'a conduite a introduire — la première en France et la seconde dans le monde, après la B. O. A. C. — les quadriréacteurs « Comet » dans le circuit des long-courriers.

En leur adjoignant les « Héron », de formule classique comme « avions-bus » de bout de ligne pour la correspondance en faveur des petits terrains africains, l'U. A. T. a confirmé son désir majeur, celui d'établir entre la métropole et l'Afrique Noire un réseau homogène adapté à

LE TRAIN D'ATTERRISSAGE du « Provence » **(à gauche)** constitue à lui seul, malgré sa taille énorme, une pièce de mécanique de précision, dont le fonctionnement, aujourd'hui parfait, a exigé de longues mises au point. Quant au POSTE DE PILOTAGE, dont on aperçoit ici **(à droite)** la partie réservée au co-pilote, c'est le laboratoire miniature, le cœur même de l'usine volante que représentent tous les gros avions modernes de transport.

toutes les formes du transport aérien, et cela sans subvention, afin de rendre un service du même ordre que celui des compagnies subventionnées. L'U. A. T. songe dès maintenant à relier Saïgon à Paris par « Comet ».

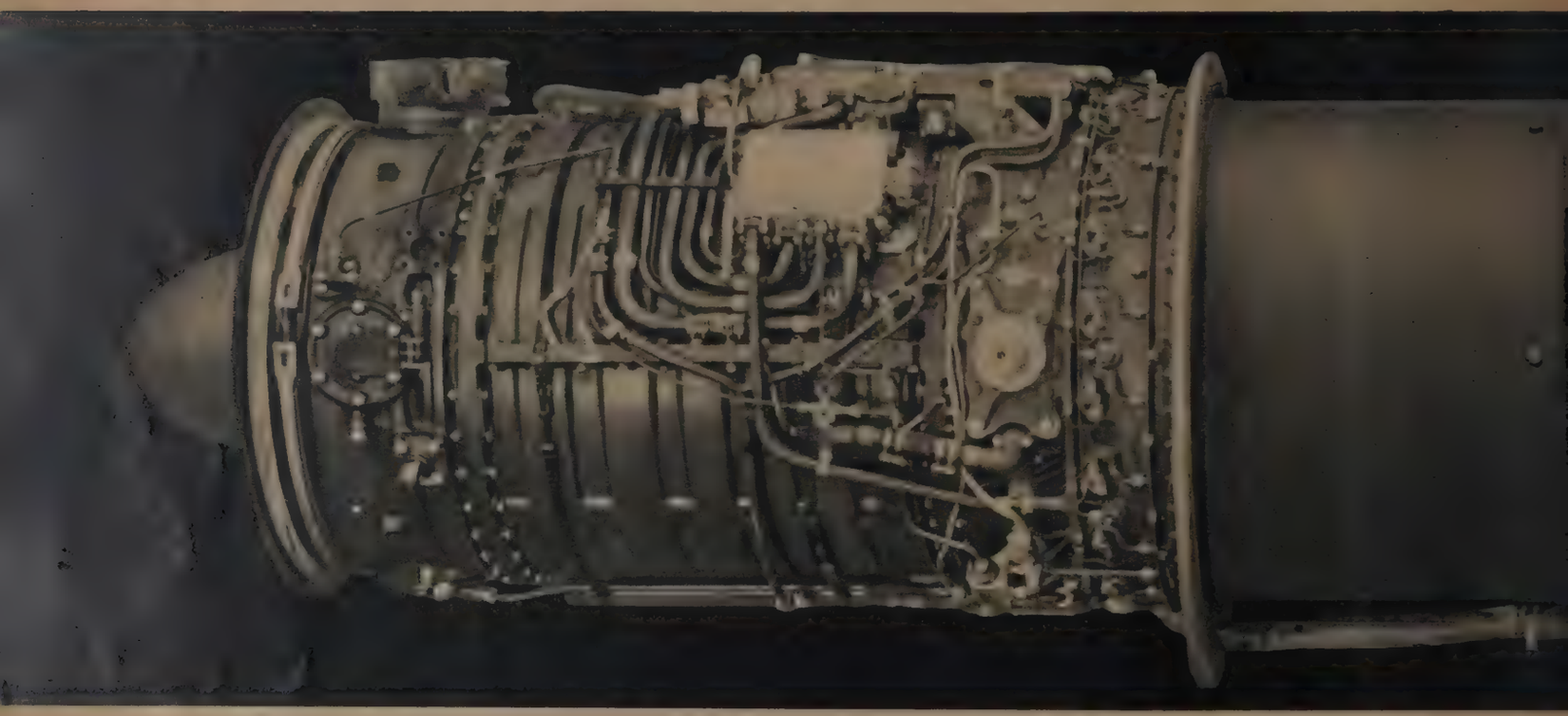
Cette entrée en lice du « Comet » a ouvert des polémiques. « Trop tôt ! disaient les uns, car l'infrastructure n'est pas à la hauteur d'une navigation aussi rapide. » « Témérité, ajoutaient les autres, car le matériel ne bénéficie pas d'une expérience suffisante... » Et du même coup se trouvaient posées deux questions, la « question de confiance », que nous avons évoquée déjà, ici même, pour savoir si les pouvoirs publics prendront leurs responsabilités en faveur de l'infrastructure réclamée par le trafic actuel, et, enfin, la « question des deux turbos », une de celles qui font également couler beaucoup d'encre.

On trouverait déjà la réponse à la seconde dans deux constats significatifs. D'une part, Air France, qui attend elle aussi des « Comet », lance en même temps des « Vickers Viscount » à turbo-hélices, et, d'autre part, la Grande-Bretagne, fière du « Comet », que lui achètent tous les pays du monde, procède à la mise au point du Bristol « Britannia » à hélices, qui doit se révéler plus économique. Ce rival possible du « Comet » emportera en effet quarante passagers de plus. En revanche, il mettra deux heures et demie de plus pour franchir l'Atlantique-Nord. A cent cinquante minutes près, des administrateurs prudents balanceraient en faveur du « Britannia », et M. Louis Breguet y applaudirait qui reste partisan du turbo-propulseur.

Mais, comme le président de l'A. F. I. T. A., M. Jules Jarry, nous le disait : « Il y a les possibilités *immédiates* et les progrès *futurs*, et le rendement n'intervient pas seul. Finalement, la vitesse règne en maître sur l'aviation, encore que le turbo à hélices garde tout son intérêt.

★

TURBO-RÉACTEUR ATAR 101-C avec sa tuyère à volets, construit par la S. N. E. C. M. A. et dont la poussée, avec un dispositif de réchauffe, dépassera sans doute 4 tonnes.



LES DEUX TURBOS

Au sujet de la conférence de M. Louis Breguet, duquel il partage l'opinion, M. Jarry réfute une objection courante sur les mérites des divers moteurs :

« D'aucuns affirment que toute comparaison est vite infirmée par suite de l'évolution rapide des techniques. C'est exact quand on compare des machines de principes très différents, mais là il s'agit de deux turbos, à hélices ou à jet, moteurs de même nature dont les progrès sont liés. »

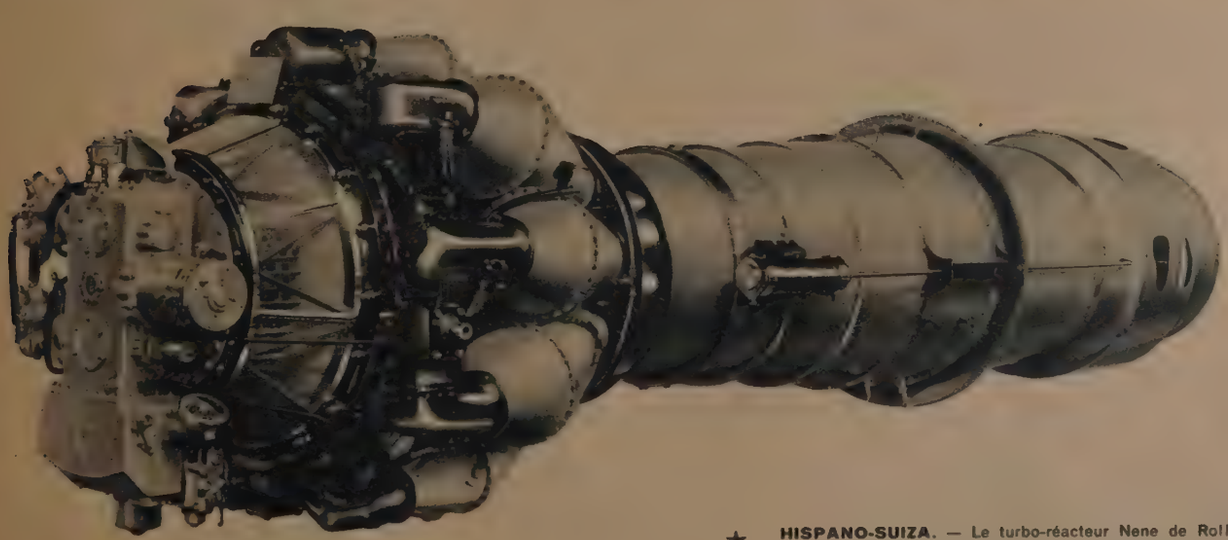
Sur les gros avions, le turbo à hélices garde l'avantage pour le décollage, l'atterrissage, la montée, le rayon d'action. Il serait cependant imprudent de s'engager à fond dans cette voie si le turbo-propulseur n'ouvrait aucune perspective vers des vitesses élevées. Or la mise au point prochaine d'hélices « intégralement supersoniques », absorbant 10.000 CV de puissance, se poursuit activement aux États-Unis, et l'on possède déjà, avec l'« Allison » et le « Pratt et Whitney », des turbo-hélices de 6.000 CV. M. Jarry se propose d'ailleurs de provoquer des études sur ce problème qui n'est pas sans difficultés. « Du point de vue technique, la compétition entre les deux turbos reste très ouverte », conclut-il. Et il cite les conclusions de M. Louis Breguet :

« Le turbo à hélices, un instant délaissé pour son frère plus jeune et moins évolué le « turbo-jet », pourra donc souscrire dans une mesure honorable à la tyrannie de la vitesse. Évoluant avec les turbines à *double flux*, où l'hélice se dépouille de ses défauts originels en devenant ventilateur à petites pales canalisé dans un tube, il franchira peut-être, lui aussi, la barrière sonique.

» De son côté l'avion marchant à « turbo-jet » devra avoir un plus gros fuselage, sinon la

★

LE TURBOPROPULSEUR TURBOMÉCA de 400 CV pour un poids à vide de 110 kilos et un encombrement réduit (0 m. 45 de large pour 1m. 06 de long). Il comprend une turbine « Artouste II » qui tourne à 33.000 tours associée à un réducteur tournant à 2.500 tours.



★ **HISPANO-SUIZA.** — Le turbo-réacteur Nene de Rolls-Royce, construit sous licence par Hispano-Suiza, qui a entrepris avec cette firme une collaboration féconde. La poussée de 2.275 kilos du Nene est augmentée au démarrage par le dispositif de réchauffe **(qu'on voit à droite)** réalisé par Hispano-Suiza. A 11.000 mètres et aux vitesses supersoniques, la puissance est presque doublée pour un supplément de consommation inférieur à 40 %

tonne kilométrique lui coûtera 55 francs alors que le turbo à hélices la laisse à 30 francs. »

Le turbo-propulseur n'est donc pas une solution transitoire. Nous verrons ainsi lontemps encore des vaisseaux avec ou sans hélices, et tout le monde s'en trouvera bien.

VIEUX SERVITEURS ET JEUNES VAISSEAUX

En somme, nous voici parvenus à une étape d'où l'on découvre mieux l'horizon. Toutes sortes de machines et des ailes de toutes les formes ont été réalisées. Nous ne sortirons plus de ce catalogue. L'énergie atomique demeure à l'arrière-plan.

Revenons alors à nos compagnies privées et pénétrons dans le bureau du général Fayet, administrateur et directeur général des T. A. I. Les Transports Aériens Intercontinentaux, fondés il y a sept ans par MM. Paul Bernard et Genin, ont conclu le 1er mai avec Air France des accords commerciaux pertinents.

D'abord, un coup d'œil rapide sur le passé récent.

« Qu'advient-il, mon général, de vos DC-4 et du noble « Armagnac » ?

— L'« Armagnac », avec ses quatre-vingt-quatre fauteuils, devient trop lourd pour l'exploitation commerciale en Union française. Il va rentrer le 30 juin dans le giron de l'État. On envisage son emploi sur la ligne d'Extrême-Orient. Une société dont font partie Air France, la S. N. C. A. S. O., les Messageries aériennes internationales, les Messageries Maritimes et les T. A. I. est née : la SAGETA.

— Encore une devinette ?

— Oui, c'est la Société Auxiliaire de Gérance et de Transports Aériens. Elle étudie l'utilisation de l' « Armagnac » pour la relève des cadres d'outre-mer et les déplacements de personnels pour le compte de la Défense nationale.

» Nous avons encore quelques DC-4, que nous cédons au fur et à mesure pour les remplacer par des DC-6 et, ultérieurement, par des DC-6 B, disposant de porte-cargo fort commode.

» Ce matériel se démodera moins vite ; même si les réacteurs envahissent le ciel dans six ou sept ans, il y aura encore place pour le DC-6 C, vaisseau de choix pour le fret.

— Vous attachez, je crois, une importance extrême au développement du fret ?

— Il a un avenir formidable. C'est lui qui sauvera l'économie de l'aviation française.

— D'autres objectifs ?

— Le développement des lignes de la France d'outre-mer... »

Ainsi va l'aviation marchande française, d'un pas allègre, vers son merveilleux destin.

Edmond Blanc.

★

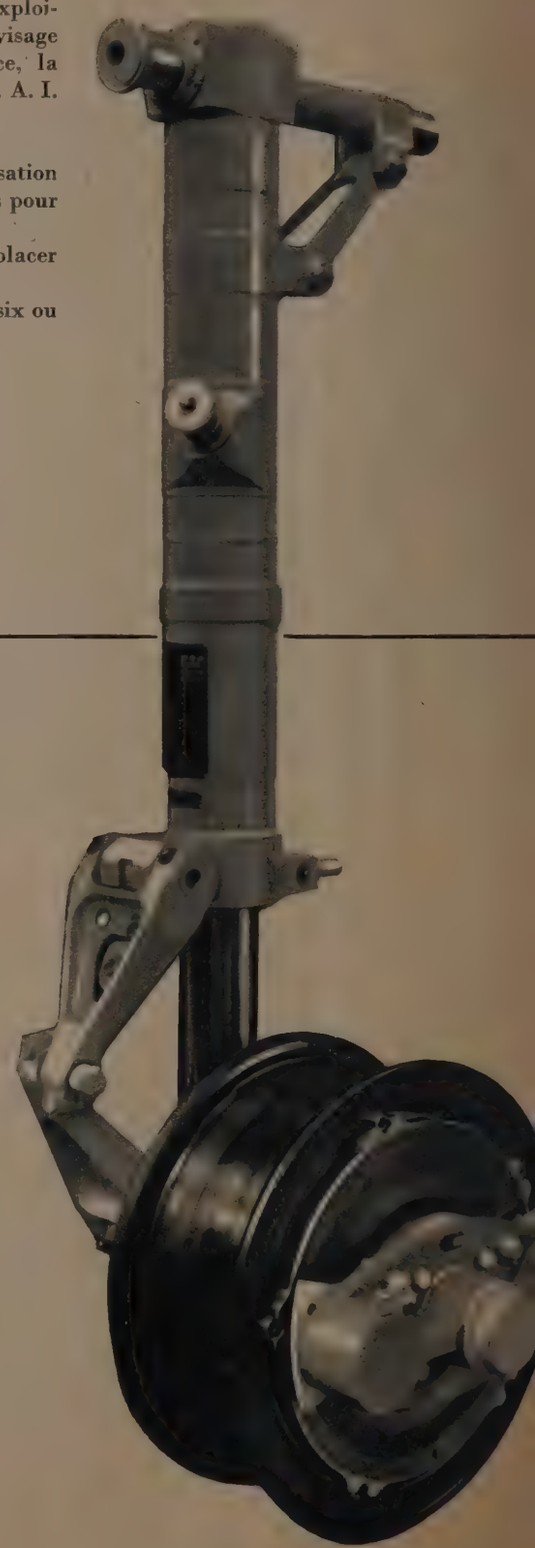
LE TRAIN D'ATTERRISSAGE

va-t-il disparaître ?

VERRONS-NOUS un jour nos avions marchands s'envoler sur des chariots et nos intercepteurs de chasse atterrir « sur le ventre » à la surface de plans d'eau ? Peut-être, mais comment un avion peut-il se mouvoir sur le sol sans train d'atterrissage ?...

— En attendant, nos constructeurs apportent au train d'atterrissage les perfectionnements suprêmes, et parmi eux Messier, de réputation mondiale, expose au Salon son « contrôleur de freinage » qui prévient le patinage des roues quand l'avion se pose sur le sol.

Ce dispositif « Ministop », qui protège le pneu contre l'usure et l'éclatement, comprend un décéléromètre à inertie et un distributeur électro-magnétique. Il ne donne au pilote aucun souci. Quand les pédales de freinage sont enfoncées, il assure automatiquement le freinage au bon moment. Les essais au C. E. V. de Brétigny, par temps de pluie et de neige, ont établi la sûreté du fonctionnement.



L'atterrisseur Messier, qui équipe le Marcel-Dassault « Mystère-IV ».

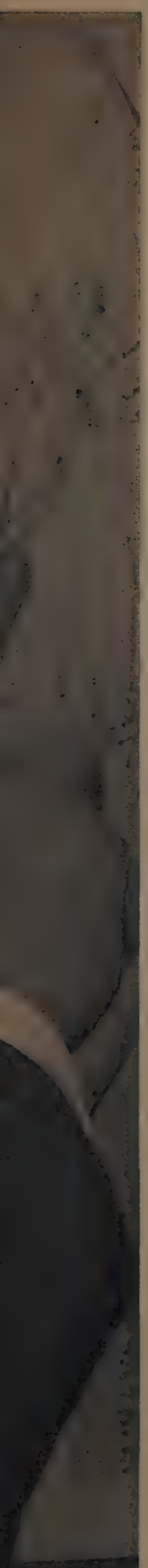
L'AVION HUREL-DUBOIS HD-31 (ci-dessus) marque une étape sensationnelle dans l'aviation marchande en faisant bénéficier celle-ci des recherches du commandant Maurice Hurel sur l'aile à grand allongement (aile très étroite) associée à un mât porteur vrillé. Avec la même puissance que le DC-3, il décolle à une pente quatre fois plus forte, une vitesse équivalente (8 kilomètres près) et une charge marchande de 5.550 kilos au lieu de 2.920 kilos sur 1.000 kilomètres et un prix de revient des deux tiers du prix du DC-3.

NORD 2501 « NORATLAS ». — Avion-cargo à fuselage « container » avec portes arrière permettant le chargement axial de véhicules. Deux moteurs Hercule de 2.070 CV, 51 m³ de volume de soute, charge utile de 6 tonnes. Transport mixte avec quarante passagers, une vitesse maximum de 440 km.-h. Peut s'élever à 1 mètre-seconde de vitesse ascensionnelle avec un moteur arrêté. Décollage aisé sur pistes courtes. Le 24 février 1953, cet appareil a traversé l'Atlantique-Sud afin d'accomplir une tournée de présentation en Amérique latine, à la suite de quoi vingt de ces machines ont été commandées à la S. N. C. A. du Nord.

S. E. 210 6 « CARAVELLE ». — Prototype d'avion de transport public « moyen-courrier » à réaction, en cours de réalisation avec la collaboration de la S. N. C. A. S. O. La disposition originale des deux réacteurs « Avon » dans des nacelles, aux flancs de l'extrémité arrière du fuselage, confère de nombreux avantages ainsi que des qualités de confort, de sécurité et des commodités d'exploitation. Appareil de 37 à 38 tonnes pour soixante-dix passagers.

LES GRANDES LIGNES COMMERCIALES FRANÇAISES ET ÉT

GÈRES



EN 35 ANS LE NOMBRE DES VOYAGEURS PAR AVION EST PASSÉ DE 3.500 A 35 MILLIONS PAR AN...

PAR RENÉ BRANELLEC

...MAIS LA CAPACITÉ D'EMPORT EST 20.000 FOIS PLUS FORTE, CAR AUX APPAREILS TRIPLACES DE 1919 SE SONT SUBSTITUES DES AVIONS DE 80 ET MEME DE 107 PASSAGERS, ET LES COMPAGNIES AERIENNES ETAIENT, EN 1951, AU NOMBRE DE 2.700.

LES 3.500 passagers qui en 1919 s'étaient confiés à l'ensemble des avions commerciaux circulant dans le monde ont fait quelques adeptes : on en a compté 35 millions en 1952. Pourtant, les recettes globales des transporteurs aériens restent inférieures à celles de l'industrie des produits de beauté. Sir William Hilfred, directeur général de l'I. A. T. A. (Association du transport aérien international), qui donnait cette pittoresque indication, n'a pas poussé l'audace jusqu'à comparer les bénéfices respectifs des deux industries.

Le fantastique développement du transport aérien s'est effectué en trois étapes. De 1919 à 1930 se font les vols d'étude. On tâtonne, presque kilomètre par kilomètre d'abord, puis pays par pays. On explore les lignes européennes et celle qui, le long de la côte africaine, ira bientôt jusqu'en Amérique du Sud. L'initiative privée française est en tête, suivie par Handley-Page, en Grande-Bretagne, et par les Allemands. Aux Etats-Unis, c'est l'Etat qui défriche, essaie les matériels volants, organise l'infrastructure et prépare le terrain pour l'industrie privée.

De 1930 à 1945, c'est la période du progrès technique, que la guerre exalte formidablement.

Depuis 1945, nous sommes entrés dans la phase de l'organisation commerciale. Qui y conservera, demain, sa place ? La réponse dépend, pour une faible part, des Etats intéressés et, pour l'essentiel, des méthodes et des hommes. Il existe actuellement 2.700 entreprises de transport aérien. C'est beaucoup plus qu'il ne faut pour assurer le respect d'une concurrence saine, profitable aux clients. Chaque entreprise menacée défend ses droits, ce qui est humain. Mais tout le monde pâtit en définitive d'une anarchie coûteuse, dont les contribuables font les frais.

Des hommes, des Français.

QUELQUES personnages durs, volontaires, à solide mâchoire comme il en faut pour satisfaire à de vastes appétits, gouvernent le transport aérien. Ce sont eux que l'on trouve à la naissance des grands réseaux actuels. Certains ont disparu, particulièrement en Europe, victimes de leur excès d'audace et de l'ambiance de l'entre-deux-guerres, défavorable aux fortes personnalités. Perdus aussi par leur anarchie.

Farman et Breguet, constructeurs et pilotes, ouvraient en 1919 des lignes vers la Belgique, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne. Pierre Latécoère, jeté par le hasard dans l'aéronautique (il construisait des wagons de chemin de fer et ce fut un ordre du gouvernement qui lui fit fabriquer des avions pendant la première guerre mondiale), avant même la fin des hostilités avait présenté au gouvernement son projet de ligne France-Amérique du Sud. Autoritaire, intéressé, il avait tous les défauts et les qualités de l'homme d'action. Il avait réuni des individualités d'une trempe exceptionnelle, comme Daurat, qui allait créer la mystique de « la ligne », et Moine, l'ingénieur, qui se colletait avec les moteurs, les cellules et les mécaniciens pour en tirer le maximum. Latécoère montrait la voie, payait de sa personne. Le 25 décembre 1918 il participait au premier vol d'essai sur Toulouse-Barcelone. Peu après, il « cassait du

bois » à Alicante, au cours d'un atterrissage mouvementé. Il n'avait peur ni de mourir ni de commander.

Le 20 mars 1919 est réalisé le premier vol d'étude Toulouse-Rabat, et dès le début de septembre la ligne est inaugurée. Trois mois plus tard elle se prolonge jusqu'à Casablanca. Il faut trois années de préparation ensuite avant d'entreprendre la liaison Casablanca-Dakar, au-dessus du désert de Mauritanie, où les tribus pillardes attaquent les équipages en détresse. Pour ceux-ci le revolver est aussi indispensable que le sextant et la boussole.

De l'exploit à l'exploitation.

A DAKAR, Latécoère et ses hommes : pilotes, mécaniciens, ingénieurs, se trouvent en face de l'obstacle qu'ils ne peuvent plus éluder, l'Atlantique-Sud. Avant de s'y attaquer, ils vont explorer l'Amérique latine, but de leurs efforts. En 1925 commencent les vols d'étude Rio-Buenos-Aires et Rio-Bahia-Recife. Deux ans plus tard, c'est le vol Bahia-Natal et, la même année, la liaison Toulouse-Dakar sans escale est réalisée. Vols d'étude et de reconnaissance se multiplient. De Natal vers Belem de Para ; de Buenos-Aires vers Asuncion ; de Rio à Colombo et à Porto-Suarez ; de Buenos-Aires à Santiago-du-Chili, à Commodora, à Rivadavia ; de Natal à Cayenne ; de Rivadavia à Rio Callegos ; de Caracas à Ciudad Bolivar, à Trinidad. Un continent immense s'ouvre aux ailes françaises. Des équipages périssent dans cette conquête des Andes, de la mer, des déserts. D'autres les remplacent.

La France est prodigue de son sang, mais non de son argent... Les difficultés financières s'accumulent sur les jeunes sociétés aéronautiques françaises et l'Etat, qui a mollement aidé à leurs victoires, attend paisiblement leur déconfiture. Les « Lignes aériennes Latécoère » sont devenues la « Compagnie générale d'entreprises aéronautiques » (1921), puis la « Compagnie générale aéropostale », où Maurice Bouilloux-Lafont, qui finance, substitue son autorité à celle de Latécoère. Cependant, c'est un Laté-28 qui, les 12 et 13 mai 1930, réussit la première traversée sur appareil commercial de l'Atlantique-Sud, en dix-neuf heures trente-cinq. Moins d'un an après, la plupart des lignes d'Amérique du Sud, qui ont coûté tant de vies ardentes, sont mises en liquidation.

La mort des pionniers français et les débuts de l'État-entrepreneur.

ENTRE temps, les « Lignes Farman », qui se sont vouées aux liaisons européennes, ont connu des déboires de même nature. Les « Messageries aériennes », les « Grands Express aériens », l' « Aéronavale », la « Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne » succombent également. Les compagnies « Air-Asie » et « Air-Union », lancées sur le marché oriental, ne sont pas plus heureuses. La nécessité de regrouper des efforts trop dispersés est évidente. Mais comment opérer cet assainissement ? Par voie d'initiative privée encore ou par le truchement de l'Etat ? Pierre Cot l'emporte. Le 30 août 1933, Air France est créée, par fusion d' « Air-Union », de Farman, de la « Compagnie internationale de navigation aérienne » (qui avait succédé à la Compagnie franco-roumaine), d' « Air-Orient » (qui s'était substituée à « Air-Asie » et à « Air-Union » pour ses lignes d'Orient) et, enfin, par rachat de l'Aéropostale. « Air-Bleu », née en 1935, est bientôt absorbée par Air France. Quant à « Air-Afrique », qui a rassemblé en 1937 les « Lignes aériennes nord-africaines », la « Régie Air-Afrique » et la « Régie Malgache », elle n'est autre qu'une cousine d'Air France, qui, pratiquement, contrôle ainsi pour l'Etat l'ensemble des réseaux aériens français.

Telle était la situation en France lorsque éclata la seconde guerre mondiale. Des progrès importants avaient déjà été accomplis. La régularité des lignes, selon les normes internationales, atteignait 99 %. Et mai 1940 voyait la cinq centième traversée de l'Atlantique-Sud.

Le lièvre et les tortues.

OÙ en était-on dans les autres pays ? En Grande-Bretagne, l'industriel Handley-Page avait assumé la charge de tirer derrière lui les hésitants. Il le faisait avec prudence. Alors que les Français avaient effectué la première liaison de nuit Paris-Londres, le 7 juin 1922, la Handley-Page Transport Co ne commença ses vols d'essai Londres-Paris qu'en février 1923... Mais aujourd'hui la B. E. A. (British European Airways) transporte sur cette ligne trois fois plus de passagers qu'Air France. Ce qui rappelle la fable du lièvre et de la tortue.

Mais voici une autre tortue : l'Amérique du Nord. Les premiers vols postaux d'essai Chicago-Cheyenne sont entrepris en fin août 1923. Un mois et demi après la France inaugure, elle, le premier service régulier de nuit Paris-Bucarest ! Les Américains ne commenceront le vol de nuit, en essai, qu'en juillet 1924 sur une portion de la ligne postale New-York-San Francisco.

Juan Terry Trippe a commencé son tour du monde avec un réseau de 144 kilomètres.

DOIT-ON en conclure que les Etats-Unis manquaient d'hommes audacieux ? Leurs as de guerre ne le cédaient en rien aux nôtres. En revanche, les financiers, les industriels — même ceux de la construction aéronautique — ne se sentaient pas en état de prendre de risques. Imaginaient-ils l'avenir du transport aérien ? On peut se poser la question. Dès 1919, Juan Terry Trippe avait bien écrit que les raids des aviateurs de la marine américaine pendant la guerre mondiale annonçaient le prochain survol de l'Atlantique par des appareils commerciaux. Juan Trippe se fondait sur sa propre expérience, puisqu'il s'était engagé dans l'aviation navale. Mais c'était une extrapolation singulièrement hardie d'évoquer un tel avenir à propos de vols sur des distances infimes, constamment interrompus par le mauvais temps ou par les insuffisances du matériel. Bref, les gens sérieux considéraient Trippe comme un sympathique illuminé.

Cet illuminé n'est pas dépourvu de sagesse. Démobilisé, il reprend ses études à Yale, fonde le premier club aéronautique d'étudiants puis fait un stage dans une banque avant d'organiser, en 1925, les « Colonial Airways », pour lesquelles il obtient le premier contrat postal entre New-York et la Nouvelle-Angleterre. Deux ans plus tard, avec quelques camarades de promotion, il fonde l' « Aviation Corporation of America » dans l'espoir d'obtenir du Congrès le contrat d'acheminement du courrier entre Key-West et La Havane. Il a deux concurrents à battre, la « Florida Airways », animée par des as de guerre : Eddie Rickenbacker, dont le prestige est grand, et Reed Chambers, et, d'autre part, une petite société inconnue, la « Pan American Airways ». La Florida est éliminée, par suite d'un accident survenu à l'un de ses appareils. En juillet 1927 Trippe, qui a manœuvré habilement, devient président des Pan American Airways et se voit octroyer le contrat. Le réseau P. A. A. était créé, il avait 144 kilomètres de longueur. Il est aujourd'hui le seul à boucler le tour du monde. Ses appareils ont traversé 40.000 fois l'Atlantique, 24.000 fois le Pacifique, et ses bénéfices nets en 1952, après déduction de 2 milliards de francs d'impôts, se sont élevés à 2 milliards et demi.

Discrétion et audace.

MENANT les P. A. A. à la conquête du monde, Juan Trippe avait compris que de nombreux pays ont encore la fibre nationale susceptible. Il faut donc la ménager et travailler par le biais de filiales locales. C'est ainsi que naquirent la « Panair do Brasil », la « Compania Mexicana de Aviación », la « Compania Cubana », la « China National Aviation », etc. Sous l'action du gouvernement brésilien, la participation des P. A. A. à la Panair a été progressivement réduite à 58 %, puis à 48 %, la majorité des actions étant finalement détenue par les Brésiliens. Le même phénomène s'est passé en Colombie avec l' « Avianca ». Cela n'empêche pas Juan Trippe de contrôler pratiquement seize sociétés étrangères, mais les comptes rendus d'activité des P. A. A. les passent pudiquement sous silence. Ils font en revanche état de l'existence du trust hôtelier I. H. C. (Intercontinental Hotels Corporation), qui depuis 1946 aménage ou construit des palaces au Chili, en Colombie, au Brésil, au Mexique, au Venezuela, en Uruguay, aux Bermudes.

Juan Trippe ne considère pas que les 1.426.000 passagers **internationaux** qu'il a transportés en 1952 constituent un record insurpassable. Il a poussé de toute son influence — qui est grande — à la création de la classe touriste, qui a permis d'abaisser considérablement les tarifs. Il veut aller plus loin afin de gagner une clientèle sans cesse plus vaste, et ses audaces, bien qu'elles soient parfois freinées par l'Association du transport aérien international, donnent des sueurs froides aux administrateurs de maintes sociétés concurrentes.

Rickenbacker : 26 victoires officielles, 25 exercices bénéficiaires.

TANDIS que Juan Trippe laissait délibérément de côté le marché intérieur américain pour se consacrer aux liaisons intercontinentales, Eddie Rickenbacker, après son échec de 1927, choisissait la voie opposée. C'est un ancien coureur automobile d'avant la première guerre mondiale. Sa réputation de champion du volant lui avait valu d'être nommé chauffeur du général Pershing. Une « planque » parfaite, comme on dit. Mais quand il vit voler des avions de chasse, il décida de tâter à ces engins. Il n'était pas maladroit. A la fin des hostilités il totalisait vingt-six victoires officielles, qui lui donnèrent le titre de premier as américain. Depuis, on ne l'appelle plus que le « captain ». Il déteste l'improvisation, a des opinions abruptes sur le transport aérien, et cependant convoque régulièrement ses chefs de service pour savoir ce qui va et, surtout, ce qui ne va pas. Lorsqu'une idée lui plaît, il s'exclame : « Ça, c'est de l'organisation ! » Le subordonné qui entend ce jugement peut s'attendre à une augmentation, et l'on n'a en effet rien trouvé de mieux pour exciter l'imagination.

Cette méthode simple a conduit Rickenbacker à la tête des « Eastern Airlines », qui viennent de fêter simultanément le vingt-cinquième anniversaire de leur fondation et leur vingt-cinquième exercice financier bénéficiaire.

De John Frye l'étincelant à Ralph S. Damon : « Le passager est le roi ».

CE qui était, jusqu'à ces temps derniers, le « monde de John Frye » se nomme les « T. W. A. » (Trans World Airlines). John Frye a une figure ronde, un corps d'athlète, une mémoire prodigieuse des noms et un invincible don de persuasion qui aurait pu le porter au sommet d'une carrière d'avocat, ce qui était au reste sa destination première. Mais lorsqu'on peut convaincre des juges professionnels, blasés d'éloquence, il n'y a pas de raison décisive qu'on ne soit à même d'impressionner aussi favorablement des industriels, des financiers, des hommes politiques. Surtout si l'on se passionne pour l'objet du débat. John Frye ne se contentait pas de traiter des problèmes aéronautiques au sein des conseils d'administration. Avec Howard Hughes, banquier, industriel, cinéaste et pilote, John Frye, lui-même pilote et navigateur, partait de temps à autre battre un record de vitesse ou de distance, ou les deux.

Pendant la seconde guerre mondiale il mit toute l'organisation des T. W. A. au service des forces armées. Il y acquit une vaste expérience des transports transatlantiques et l'amitié du futur président Truman, ce qui lui valut la première escale, à Paris, des lignes aériennes américaines. Il prit ainsi une avance de trois ans sur Juan Trippe. Mais si celui-ci ne connaît pas l'art de la plaidoirie comme John Frye, il avait, touchant aux sacrifices consentis par sa compagnie durant les hostilités, des arguments également irréfutables. Et il soutenait qu'on ne pouvait laisser aux T. W. A. un véritable monopole sur la France. La Maison Blanche ne demandait qu'à se laisser convaincre et sut faire triompher cette thèse d'une justesse impressionnante auprès de notre gouvernement, qui a des devoirs parfois pénibles et contradictoires. En sorte qu'Air France est, depuis un an, flanquée de deux redoutables concurrents.

Entre temps, John Frye, qui est éclectique, a cédé la place à Ralph S. Damon, pour aller chercher dans l'industrie du cinéma un dérivatif aux soucis aéronautiques. Damon a une poigne de fer et une politique qui se résume dans cette formule : « le passager est le roi ». Ainsi entendu,

AIR FRANCE

UNE DES TOUTES PREMIÈRES GRANDES FLOTTES AÉRIENNES DU MONDE

AIR FRANCE. Compagnie mixte à très forte prédominance de capitaux publics (99 % contre 1 % de capitaux privés). Réseau de 185.000 kilomètres.

Lignes principales : services intercontinentaux pour l'Amérique du Nord, l'Amérique Centrale, l'Amérique du Sud, l'Afrique du Nord, l'Afrique Centrale, l'Afrique Orientale, le Proche-Orient, Madagascar, l'océan Indien, le Moyen-Orient, l'Extrême-Orient et le Pacifique-Sud. Services européens au départ de Paris et autres villes françaises à destination de 16 centres. Services méditerranéens, services intérieurs en Afrique Occidentale et Equatoriale. Services locaux en Amérique Centrale, à Madagascar et en Indochine.

La flotte, composée de 19 « Constellations », 28 DC-4, 31 « Languedoc » et 29 DC-3, vient de se moderniser par l'acquisition de plusieurs « Provence » (Breguet deux ponts), Viscount (à turbo-propulsion), « Super-Constellations » et « Comet ».

Ainsi équipée, elle compte parmi les toutes premières grandes flottes aériennes du monde.

LES GRANDES LIGNES FRANÇAISES

U. A. T.

60.000 KM. SUR LE RÉSEAU D'AFRIQUE ET D'EXTRÊME-ORIENT

L'U. A. T., fondée en novembre 1949, est une filiale de la compagnie maritime des Chargeurs Réunis. Elle a succédé à l'Aéro-Maritime, également liée aux Chargeurs Réunis, qui cessa son activité en 1942 en raison de la guerre, et à la S. A. T. I. (Société anonyme de transports internationaux), qui travaillait à la demande. L'U. A. T. s'intéresse spécialement à l'Afrique et à l'Extrême-Orient. Réseau de 45.000 kilomètres, qui va très prochainement être porté à 60.000 par l'ouverture de la ligne Paris-Johannesburg.

Lignes principales : Paris, Casablanca, Dakar, Abidjan, Brazzaville. Service intérieur africain. Pour l'Extrême-Orient, l'U. A. T. a des projets qui se concrétiseraient prochainement à l'intérieur d'un pool réunissant Air France et la T. A. I.

Flotte : 3 « Comet », 3 « Hérons », 4 DC-4 et 3 DC-3.

T. A. I.

SIX ANS D'ACTIVITÉ VERS L'AFRIQUE NOIRE, LE MAROC ET L'INDOCHINE

La T. A. I. Transports aériens intercontinentaux. Fondée en 1946. Réseau : 48.000 kilomètres.

Lignes principales : Indochine, Madagascar, A.-E F., A.-O. F. et Maroc.

Flotte : 3. DC-4, 2 Super-DC-6.

La T. A. I. revendique le titre de plus grande société privée française de transport aérien. Elle possède certains liens avec Air France et doit faire partie d'une société d'exploitation actuellement en création qui desservirait la ligne Paris-Saïgon par quadrimoteurs « Armagnac », en accord avec Air France et l'U. A. T.

les T. W. A. revendiquent le transport de 240.000 rois par mois (75 % environ sur leurs lignes intérieures américaines, 25 % sur leur réseau international). Les bénéfices paraissent aussi substantiels que les actionnaires peuvent le souhaiter.

Deux systèmes jugés par l'expérience.

CES trois exemples de grandes compagnies américaines — l'une opérant sur un réseau purement international, la seconde consacrée aux lignes intérieures, la dernière combinant les deux activités — font douter que le transport aérien mène automatiquement à la ruine, bien que cela semble admis comme un axiome en Europe, en particulier en France, où le montant de la subvention gouvernementale à Air France est à peine inférieur au chiffre des bénéfices des P. A. A.

Les différences d'évolution des deux systèmes, l'européen et l'américain, sont, il est vrai, considérables.

Aux Etats-Unis, le gouvernement a considéré que l'Etat devait prendre les premiers risques. Ainsi que le note M. Henry Beaubois, chef du service consultation-information de l'I. F. T. A. (Institut français du transport aérien), « aucun Américain ne s'intéresse aux transports aériens en 1919, car on se rend compte qu'avec les avions rudimentaires de cette époque l'aviation commerciale ne peut être qu'une cause de ruine pour quiconque oserait s'y aventurer sans l'aide financière de l'Etat. Or, à l'encontre des gouvernements européens, Washington n'a nullement l'intention de subventionner les entreprises aériennes privées. Néanmoins, pressentant l'avenir de ce nouveau mode de transport, le gouvernement décide de créer, aux moindres frais, une ligne expérimentale destinée à servir de base d'essai pour la mise au point des matériels et des méthodes de transport aérien. Telle fut l'origine de la ligne postale New-York-San Francisco, où furent mis à l'épreuve tous les éléments concourant à l'exploitation, qu'il s'agît du matériel volant, des méthodes de navigation, du balisage pour les vols de nuit, de l'ensemble de l'infrastructure ».

Mais si le gouvernement doit agir chaque fois que l'intérêt national est en jeu et que l'initiative privée n'est pas en état d'assumer les frais de premier établissement, en raison d'une rentabilité trop lointaine et aléatoire, il va également de l'intérêt national que le gouvernement laisse à l'initiative privée le soin d'exploiter la nouvelle richesse dès l'instant que les risques sont à l'échelle normale des sociétés privées.

Cela explique l'apparition relativement tardive — 1925 — des premières compagnies américaines de transport aérien, alors que dès 1920 sept sociétés françaises avaient déjà vu le jour. Aucune de celles-ci n'a subsisté. En revanche, la Pan American Airways, créée en 1927, est aujourd'hui la plus forte compagnie internationale du monde. La plupart des entreprises américaines présentes — toutes sont formées de capitaux privés — sont largement bénéficiaires. La quasi-totalité des entreprises européennes sont des affaires d'Etat et déficitaires.

On objecte : le marché intérieur américain est une mine d'or, le marché européen n'existe pratiquement pas pour l'aviation. D'où un terrible handicap. Cela n'est guère défendable. Les P. A. A. ont gagné 2 milliards et demi, en 1952, en exploitant un réseau purement international, qui s'étend sur le monde entier. Les compagnies américaines, dit-on, bénéficient en fait de subventions indirectes, sous forme de conventions postales très favorables. Or les P. A. A. se plaignent parce que seuls leurs services du Pacifique et de l'Alaska jouissent, depuis 1951, de tarifs bien définis tandis que leurs services atlantiques et latins, qui représentent, selon eux, 80 % de leurs investissements, seraient moins favorablement traités, pour les taux de transport du courrier, que les compagnies aériennes étrangères, auxquelles le gouvernement de Washington verse les tarifs établis par l'Union postale universelle. On voit que les thèses diffèrent singulièrement d'un côté à l'autre de l'Atlantique. La faiblesse des arguments avancés pour justifier la médiocre situation des compagnies européennes par rapport à leurs adversaires américains ne saurait faire oublier l'intérêt, pour l'Europe, de consolider et de développer ses transports aériens dans une lutte qui devient extrêmement âpre.

L'héritier des grands marchands néerlandais du XVII[e] siècle.

UN européen a réagi avec vigueur contre les entreprises américaines sur le marché d'Europe déjà si encombré, Albert Plesman, président-directeur général des K. L. M. (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij : Lignes aériennes royales néerlandaises).

Plesman est le fils d'un petit commerçant de La Haye. Il se destinait à l'armée. Il vit pour la première fois voler un « aéroplane » en 1911 et en ressentit une impression inoubliable. Il n'eut plus qu'une idée en tête : l'aviation.

Tenace, énergique, doué d'une énorme puissance de travail, il s'évertue à convaincre ses compatriotes que leur pays doit adopter sans délai une aviation commerciale dont l'avenir est certain. Il organise à Amsterdam, en 1919, une exposition aéronautique. Il remue les foules et les ministères, fait donner le baptême de l'air à deux millions de personnes, du 1[er] février au 7 octobre 1919. La partie est gagnée. Le 17 octobre, les K. L. M. existent, au moins sur le papier. Elles sont vite passées de cette naissance purement juridique à une vie bien réelle. Elles emploient aujourd'hui 13.000 personnes, exploitent 70 appareils modernes desservant 103 villes dans 66 pays, sur un réseau de 146.000 kilomètres, et toutes les quatre minutes et demie un avion des K. L. M. s'envole ou atterrit quelque part dans le monde.

Les K. L. M. sont à 90 % une entreprise d'Etat, c'est-à-dire que l'Etat détient 90 % des actions. Mais elles sont à 100 % une affaire Plesman. C'est lui qui les anime, avec son étonnante vigueur, son génie de l'organisation, son souci du détail. Et il sait défendre « son » réseau avec une remarquable intelligence. Il inspira, selon toute vraisemblance, le projet d'une organisation européenne des transports aériens présenté, en 1950, à l'Assemblée consultative de Strasbourg par M. Van de Kieft et M. Paul Reynaud. Cela était parfaitement raisonnable. Mais les difficultés de concilier les points de vue divergents des grandes sociétés européennes comme B. O. A. C. (British Overseas Airways Corporation) et B. E. A. britanniques, SABENA belge, S. A. S. (Scandinavian Air System), Swiss Air, ALITALIA (contrôlée à 30 % par B. E. A.) et L. A. I. (contrôlée à 40 % par T. W. A.), toutes deux italiennes, et enfin Air France se révélèrent grandes ; d'autre part, on craignit de donner aux Américains l'impression de monter contre eux un instrument de guerre économique, en sorte que le projet ne sortit jamais des cartons et que l'on s'est hâté de laisser tomber sur lui une épaisse poussière.

Un exemple de consortium international.

SI le projet néerlandais d'organisation européenne a été abandonné, il existe des exemples intéressants d'accords internationaux. En 1946 les compagnies D. D. L. (danoise), A. B. A. (suédoise) et D. N. L. (norvégienne) ont formé un consortium initialement voué à l'exploitation d'un service commun transatlantique nord et sud : le S. A. S. Le plan d'exploitation commune a été étendu, en 1948, aux services européens et aux services long-courriers à destination du Proche et de l'Extrême-Orient, avec terminus à Tokio et au Kenya (Afrique orientale britannique). Les trois compagnies sont financées moitié par des capitaux privés, moitié par des fonds d'Etat. Le réseau du S. A. S. développe 90.000 kilomètres et, comme le notait M. Hymans, « le groupe joue sur les lignes mondiales un rôle beaucoup plus important que celui auquel aurait pu prétendre chacune des entreprises constitutives. L'économie des moyens et l'efficacité de l'exploitation ont été favorisées par l'association ».

Sans aller aussi avant dans cette voie, les K. L. M. ont conclu des accords d'exploitation avec le S. A. S., la SABENA, les B. E. A., la Swiss Air et IBERA (Espagne).

Renaissance française de l'initiative privée.

EN France, si « l'instrument choisi » de la politique de transport aérien est toujours Air France, on sait qu'à côté de celle-ci l'initiative privée, malgré ses déboires de l'entre-deux-guerres, a repris rang. Et un rang beaucoup plus qu'honorable. L'U. A. T. (Union Aéromaritime de Transport) a été la première compagnie française et l'une des toutes premières compagnies internationales à mettre en service des « Comet », dont la vitesse de croisière surclasse celle de tous les appareils commerciaux actuels. Afin de ne pas demeurer en reste, les T. A. I. (Transports aériens intercontinentaux) viennent de remporter le record mondial de distance pour les avions commerciaux avec plus de 9.000 kilomètres couverts sans escale par un DC-6, à une vitesse moyenne dépassant 450 kilomètres-heure. Ce qui établit la vitalité de sociétés résolues à se tenir à la pointe de la concurrence internationale et à se battre avec énergie.

« Aigle-Azur » poursuit de son côté une exploitation dont les résultats paraissent excellents. Mais à l'excessive prolifération de l'après-guerre succède une tendance à la concentration. C'est ainsi qu' « Air-Algérie » et « Air-Transport » fusionnent pour former la « Compagnie Générale de transport Air-Algérie ». « Air-Maroc » et « Air-Atlas » se sont également groupées.

On se préoccupe enfin, grâce aux liens qui existent entre la plupart des sociétés privées et « Air France », de mettre de l'ordre dans les divers réseaux français et de les harmoniser afin d'alléger leurs charges, de répartir leur compétence et de leur donner le maximum d'efficacité et de « nerf » face aux concurrents étrangers. Les vieilles querelles « sur les principes », chères au cœur des Français et plus chères encore à leur bourse, semblent avoir perdu de leur virulence. Serait-ce le début d'une époque de réalisme ? S'il en était ainsi, un grand pas serait fait vers ce mariage de l'indispensable initiative privée et de la non moins indispensable action gouvernementale de contrôle et d'arbitrage que l'on attend depuis un demi-siècle en France.

Il n'y a pas de commune mesure entre les avions de 1920 et ceux de 1952

VITESSE. — Farman « Goliath » de 1920 : 130 km.-h. ; De Havilland « Comet » 1950 : 800 km.-h.

RAYON D'ACTION. — Goliath : 650 km. ; DC-6 B : 7.000 km.

INDICE DE SÉCURITÉ. — En 1950, on a compté en moyenne 1 tué pour 9 millions de passagers-km. ; en 1950, l'indice passe à 30 millions de passagers-km. Il est supérieur à celui du trafic routier (1 tué pour 14 millions de passagers-km.).

PLAFOND PRATIQUE. — En 1920 : 3.000 m. ; en 1952 : 12.000 m. (Comet).

POIDS MOYEN DE L'AVION MULTIMOTEURS. — 3 tonnes en 1920 ; 60 tonnes en 1952 (Super-Constellation) ; 64 tonnes pour le « Stratocruiser ».

SURFACE DES PLANCHERS DE CABINE. — 0,5 m² en 1930 ; Super-Constellation : 86 m².

VOLUME MOYEN DE LA CABINE. — De 1 m³ en 1930 il passe à 150 m³ en 1952.

VITESSE MOYENNE D'ATTERRISSAGE. — 75 km.-h. en 1920 ; Stratocruiser : 150 km.-h. ; Comet : 180 km.-h.

(Le poids des appareils ayant augmenté en 30 ans dans la proportion de 1 à 20, les vitesses d'atterrissage n'ont été multipliées que par 2).

CHARGE COMMERCIALE. — Goliath : 12 sièges, charge commerciale : 1.200 kg. ; DC-6 B ou Super-Constellation : 54 à 87 passagers ; charge commerciale : 8.000 kg. ; « Provence » : 107 passagers ; charge commerciale : 12 t.

VERS L'ORGANISATION EUROPEENNE DES TRANSPORTS AERIENS

● LORS de la récente conférence internationale de Rome, M. Edward Weld, secrétaire adjoint de l'O. A. C. I., a déclaré qu'il convenait d'accorder une attention particulière aux transports européens. Les douze pays de l'Europe occidentale possédant une aviation civile ont une superficie de 300 millions de kilomètres carrés et une population de 260 millions d'habitants, comparables à l'Amérique du Sud. Cependant, leurs tarifs sont plus élevés, le trafic par habitant restant trop faible. Il ne dépasse pas 25 kilomètres par tête, contre 180 et 160 en Australie et en Amérique. M. Weld estime qu'une coordination, déjà réclamée dès 1951 par le comte Sforza au Conseil de l'Europe, s'impose. Depuis lors, six grandes compagnies ont créé en commun un « Bureau de recherche aéronautique », qui a siégé à Bruxelles, puis à Stockholm. Le Conseil de l'Europe a, d'autre part, prié l'O. A. C. I. d'étudier un nouveau projet d'organisation.

● LA RÉPARTITION DU TRAFIC TRANSATLANTIQUE

	1948	1949	1950	1951
Trafic aérien	96.000	120.000	142.500	152.200
Trafic maritime ...	242.000	285.600	310.000	289.700

● Actuellement, 20 avions, civils ou militaires, survolent, à tout moment de la journée ou de la nuit, l'Atlantique.

LES AMÉRICAINS AIMENT DE PLUS EN PLUS LA FRANCE, L'ITALIE ET LA SUISSE

● SELON la direction générale du tourisme, le nombre des Américains du Nord venus en Europe et qui ont inclus différents pays de notre péninsule dans leur circuit touristique a varié comme suit :

	1949	1950	1951
France	54 %	68 %	75 %
Italie	28 %	34 %	37 %
Suisse	21 %	30 %	36 %
Allemagne	27 %	31 %	25 %
Grande-Bretagne et Irlande	50 %	55 %	51 %

TRAFIC AERIEN MONDIAL DES PAYS MEMBRES DE L'O. A. C. I. SUR LES SERVICES REGULIERS, EN 1951

● LE tonnage kilométrique total réalisé par les services intérieurs (passagers, fret et poste) dépasse 2,5 milliards, alors que celui des services internationaux est légèrement supérieur à 1,5 milliard. Cela est dû au fait que les services intérieurs des Etats-Unis approchent à eux seuls 2 milliards de tonnes kilométriques pour un peu plus d'un demi-milliard seulement sur les services internationaux.

LES PRINCIPALES LIGNES INTERNATIONALES

EUROPE

B. O. A. C. (British Overseas Airways Corporation), fondée en 1939. Réseau de 159.000 kilomètres.
Les lignes principales sont : Grande-Bretagne-Moyen-Orient et Extrême-Orient, Australie, Afrique, Amérique Nord et Sud et les Antilles.
Flotte : 11 Constellations, 10 Stratocruisers, 22 Canadair, 25 Handley-Page Hermes, 17 Avro-York, 5 Avro-Lancastrian et 10 hydravions Short.

★

B. E. A. (British European Airways), fondées en 1946 par réunion de la division européenne de la B. O. A. C. et de 9 compagnies privées. 1.135.579 passagers transportés du 31 mars 1951 au 31 mars 1952. Réseau de 22.000 kilomètres. Lignes principales : Londres, Birmingham et Manchester vers 27 villes d'Europe. Services internationaux pour 30 pays.
Flotte : 26 Viscount, 21 Elizabethans, 50 Vikings, 15 Dragons, 48 DC-3, dont 8 spécialisés dans le fret, 6 hélicoptères (3 Sikorsky S-51, 2 Beli-47 et 1 Bristol-171).

★

K. L. M. Réseau de 146.000 kilomètres. Lignes principales : Amsterdam vers New-York, Curaçao, Montréal, Amérique Centrale et Sud, Afrique du Sud, Indonésie. Flotte : 17 Constellations, 7 DC-6, 12 Convairs, 10 DC-4, 22 DC-3 et 1 Auster. 27 nouvelles machines ont été commandées : 13 Super-Constellations, 2 DC-6A et 12 Convairs.

★

S. A. S. (Scandinavian Air System). Consortium formé en 1946 par la Norvège (2/7 du capital), le Danemark (2/7) et la Suède (3/7). Réseau de 145.000 kilomètres desservant 4 continents. Lignes principales : Réseau européen ; services pour New-York, pour Buenos-Aires, pour l'Afrique Orientale et l'Afrique Sud, pour le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient.
Flotte : 12 DC-6, 9 DC-4, 35 DC-3, 2 Short et 4 Junkers.

★

S. A. B. E. N. A. Entreprise mixte à capital souscrit en parts égales par le gouvernement et la Société anonyme belge pour l'étude des transports aériens. Réseau de 60.000 kilomètres. Lignes principales : services européens desservant 24 villes. Services sur New-York, Le Caire, Lydda, Congo belge et Afrique du Sud. Réseau intérieur au Congo belge.
Flotte : 5 DC-6, 8 DC-4, 25 DC-3, 6 Convairs, 4 Dove, 2 hélicoptères Bell et 10 divers.

★

SWISS-AIR, fondée en 1931, sous la direction de deux pionniers, Walter Mittelholzer et Balz Zimmermann.
La société fut la première à adopter, dès l'année 1932, les « Lockeed Orion » rapides, à train escamotable, qui révolutionnèrent les transports aériens sur le continent. 30 % des capitaux sont publics. Réseau de 34.000 kilomètres. Lignes principales : de Bâle, Berne, Genève et Zurich vers 16 capitales et 7 autres villes d'Europe et du Moyen-Orient. Service pour New-York.
Flotte : 4 DC-4, 13 DC-3, 4 Convairs et 7 divers.

★

AEROFLOT : « Instrument choisi » du gouvernement soviétique, disposant d'un monopole absolu d'exploitation à l'intérieur de l'U. R. S. S. et, pratiquement, à l'extérieur, dans la plupart des pays satellites, dont elle assure les liaisons internationales les plus intéressantes. Réseau de 170.000 kilomètres, sur lequel circuleraient 5 millions de passagers par an. Lignes principales : de Moscou à Berlin, Pékin, Kaboul, Téhéran, Varsovie, Prague, Budapest, Tirana, Sofia, Bucarest, Helsinki, Vienne. Aucun service de nuit, sauf dans le Grand Nord, pendant l'été. Les horaires ne seraient pas garantis. Ni repas ni rafraîchissements ne sont servis à bord des appareils.
Les quadrimoteurs IL-18 (copie soviétique du DC-4) sont en service sur un petit nombre de lignes, l'appareil de base étant l'IL-12, bimoteur (de caractéristiques très inférieures à celles du « Convair »).

★

L. A. I. (Italie). Gouvernement et particuliers détiennent 60 % du capital, les T. W. A., 40 %. Réseau de 17.500 kilomètres. 14 lignes reliant l'Italie aux Etats-Unis, à l'Egypte, l'Irlande, la Grèce, la Tunisie, la Turquie, au Canada.
Flotte : 3 DC-6 et 16 DC-3.

IBERIA. Le capital est entièrement gouvernemental. Réseau de 41.000 kilomètres. Lignes principales : de Madrid vers Natal, Rio-de-Janeiro, Montevideo, les Açores, les Bermudes, La Havane, Mexico. Egalement de Madrid vers Lisbonne, Genève, Rome, Londres. Service vers l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale.
Flotte : 6 DC-4, 13 DC-3, 4 Dragons, 3 Junkers 52 et 1 Consul.

★ ★ ★

AMÉRIQUE DU NORD

P. A. A. La plus importante compagnie internationale. Réseau de 90.000 kilomètres. Lignes principales : Londres, Paris, Europe Centrale, Moyen-Orient, Karachi, Calcutta (correspondance avec les services transpacifiques). — New-York-Lisbonne et Madrid, Aak, Johannesburg. — New-York-Oslo, Copenhague, Stockholm, Francfort, Berlin, Rome, Proche-Orient. Amérique latine : réseau complet en Amérique Centrale et Sud. Pacifique : de Seattle, San Francisco et Los Angeles à Honolulu, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, Hong-Kong, Tokio, les Philippines, le Siam, Batavia, etc.
Flotte : 28 Boeing Stratoclippers, 55 DC-6 B, 25 Constellations, 30 DC-4 et 12 DC-3. (Compte non tenu des avions des filiales des P. A. A.

★

T. W. A. En compensation de l'absorption des A. O. A. (American Overseas Airlines) par les P. A. A., les T. W. A. ont reçu des concessions pour Londres, l'Allemagne et la Scandinavie. Leur réseau, de 42.800 kilomètres, a comme lignes principales : les services transcontinentaux de la côte Est des Etats-Unis à Los Angeles, San Francisco, par Pittsburg, Chicago, Kansas City, etc. Services transatlantiques vers l'Irlande, Londres, Paris, Genève, Zurich, Francfort, Lisbonne, Madrid, Rome, Athènes, Tunis, Alger, Le Caire, Israël, Dahran, Bassora, Bombay.
Flotte : 10 Super-Constellations, 68 Constellations, 2 Martin bimoteurs, 13 DC-4 et 12 DC-3.

★

T. C. A. (Trans Canada Airlines), formées en 1937 par acte du parlement en corporation nationale autonome. Capital détenu par les Canadian National Railways. Réseau de 27.600 kilomètres. Lignes principales : Services transcontinentaux, lignes transatlantiques sur l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande. Flotte : 20 Canadair DC-4 M2 et 27 DC-3.

★ ★ ★

AMÉRIQUE DU SUD

PANAIR do BRASIL est une compagnie qui s'est considérablement développée pendant la seconde guerre mondiale.
Réseau de 82.500 kilomètres, comprenant d'importants services intérieurs (64 villes brésiliennes desservies) et des lignes internationales vers l'Afrique Occidentale, le Portugal, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Egypte, l'Espagne, l'Argentine, l'Allemagne, la Turquie, la Suisse.
Flotte : 4 Constellations, 19 DC-3 et 5 Catalinas.

★

AVIANCA (Colombie). La société qui précéda Avianca avait été fondée par des pionniers allemands, en 1919 (Peter Paul von Bauer, von Krohn, etc.). Elle pouvait se targuer d'être la plus ancienne compagnie aérienne d'Amérique et d'avoir fait passer la Colombie de l'âge de la mule (il n'y avait pas de routes) à celui de l'avion.
Les P. A. A. détiennent 48 % du capital d'Avianca et P. P. von Bauer, naturalisé Colombien, en possède 10 %. Réseau de 16.000 kilomètres, comprenant de nombreux services intérieurs (65 villes desservies) qui survolent le triple obstacle des Andes, et des lignes internationales vers Panama, Quito, Miami et New York. Gros trafic de fret. En 1951, l'Avianca a transporté 145.000 tonnes de fret (plus que les P. A. A.) contre moins de 42.000 tonnes en 1950.

★

AEROLINAS ARGENTINAS, nationalisées depuis 1949.
Le réseau, de 16.000 kilomètres, est réparti entre une division intérieure et une division internationale. Lignes principales : de Buenos-Aires vers Rio-de-Janeiro, Natal, Dakar, Lisbonne, Madrid, Rome, Paris, Londres, Santiago du-Chili.
Flotte : 5 DC-6, 10 DC-4, 5 Convairs, 3 Avro York.

★ ★ ★

PACIFIQUE

QANTAS EMPIRE AIRLINES sont « l'instrument choisi » du gouvernement australien pour le développement et l'exploitation d'un réseau international qui s'étend sur 55.000 kilomètres, de Sydney à Londres, Tokio, Hong-Kong, Nouvelle-Guinée, etc.
Flotte : 5 Constellations, 5 DC-4, 3 DC-3 et 20 divers.

★

PHILIPPINES AIRLINES, contrôlées par le gouvernement.
Réseau de 37.000 kilomètres. De Manille vers Guam, Wake, Honolulu, San Francisco ; de Manille vers Hong-Kong, vers Cali, Bangkok, Bombay, Karachi, Le Caire, Rome, Londres, Amsterdam.
Flotte : 4 DC-6, 3 DC-4, 36 DC-3 et 3 divers.

★

B. C. P. A. (British Commonwealth Pacific Airlines), fondées en 1946, appartiennent aux gouvernements de l'Australie (50 %), de Nouvelle-Zélande (30 %) et de Grande-Bretagne (20 %). Réseau de 15.700 kilomètres. Lignes de Sydney et Auckland aux îles Fidji, à l'île Canton, à Honolulu, San Francisco et Vancouver.
Flotte : 4 DC-6.

★ ★ ★

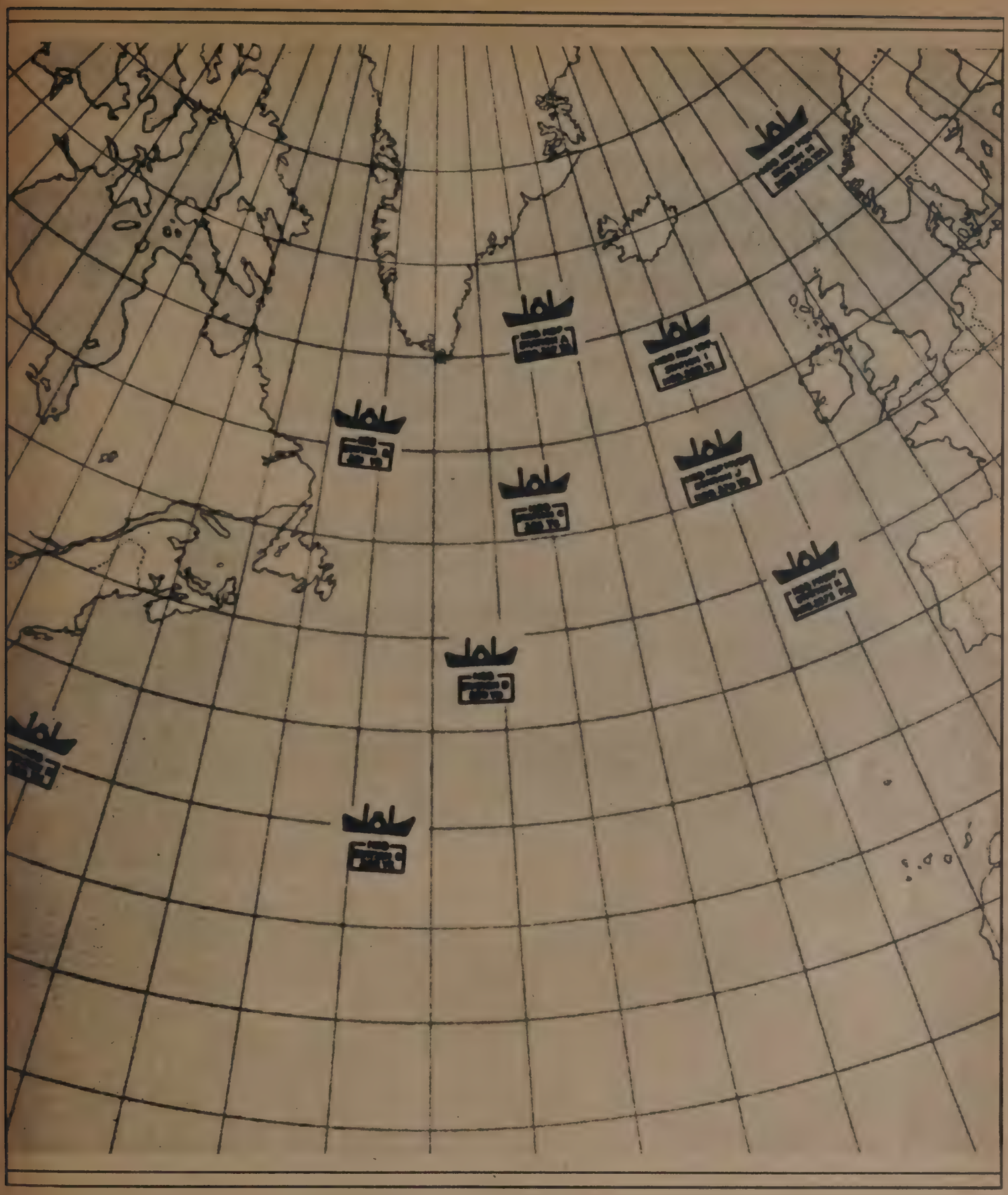
MOYEN-ORIENT

MISRAIR, contrôlée par le gouvernement, elle connut après la guerre une grave crise d'équipement qui a été surmontée par l'achat de bimoteurs Beechcraft et Vikings, puis de DC-3. Réseau de 15.500 kilomètres. Lignes sur Bagdad, Bahrein, Nicosié, Istamboul et Genève.

★

AIR-INDIA INTERNATIONAL, formée par Air-India, contrôlée par Tata et par le gouvernement, qui détient 49 % du capital et dispose d'un droit d'option, qu'il peut faire valoir à tout moment, sur 2 % supplémentaires.

Réseau de 14.000 kilomètres. Lignes principales : de Bombay vers Le Caire, Genève, Rome, Londres, et de Bombay vers Karachi, Aden et Nairobi.
Flotte : 4 Constellations.



SUR L'ATLANTIQUE-NORD, dix frégates météorologiques, armées par différents pays, complètent le réseau des stations terrestres. Elles servent en outre de balises flottantes, guident les avions au moyen de leurs radios-phares et constituent pour eux des jalons leur permettant de rectifier leur position. Elles contribuent enfin éventuellement au sauvetage des avions en difficulté. La carte ci-dessus donne la disposition des frégates météorologiques sur l'Atlantique.

Le « Comet » vient d'être sorti du hangar. Tandis qu'on fait le plein, l'état-major dresse le plan de vol, qui consiste à déterminer, avant chaque départ d'étape, les meilleures altitudes et vitesses ainsi qu'à calculer les consommations et les charges qu'il sera possible de transporter.

C'EST UN VÉRITABLE BOND EN AVANT

que viennent de faire les transports aériens.

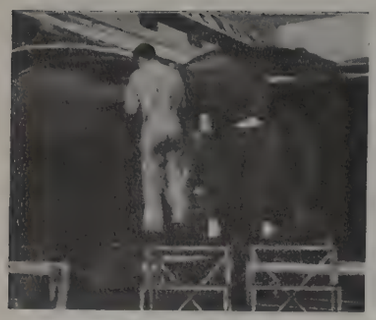
UNE technique entièrement nouvelle se substitue à l'ancienne, me dit Guillaume, chef adjoint du personnel navigant de l'U. A. T. Interrogez tous ceux qui ont essayé le « Comet », qu'il s'agisse de passagers ou de pilotes, vous vous rendrez compte que c'est un véritable bond en avant qu'a fait le transport aérien. »

Cette révolution, j'avais pu la pressentir, il y a déjà trois ans, à l'occasion d'une visite chez le constructeur de Havilland. L chef des pilotes d'essai, John Cunningham achevait alors la mise au point d « Comet », dont le prototype avait ét construit vers 1948. Les démonstration qui nous furent faites par Cunningham concernaient sans nul doute un appare de grand avenir. 1950 marqua en effe le début de l'instruction donnée pa Cunningham aux deux premiers pilote civils désignés par la B. O. A. C. pou

F-BGSA

apprendre le maniement des turbo-réacteurs et se familiariser avec eux afin de devenir à leur tour les moniteurs chargés de former les équipages des « Comet » commerciaux.

Les capitaines E. E. Rodley et A. M. A. Majendie ont conté avec humour les diverses phases de leur initiation. Passer du moteur à piston au turbo-réacteur pose des problèmes, exige une grande expérience du vol, un certain talent, de l'attention pendant les cours théoriques et pratiques. Cependant, il ne faut pas exagérer les difficultés : dès novembre 1952 on trouvait en Grande-Bretagne trente-huit pilotes qualifiés (vingt-deux capitaines et seize premiers officiers). Aujourd'hui, en France, l'U. A. T. dispose de huit équipages complets comptant deux cents heures de vol, et deux autres équipages terminent à Paris leur entraînement. Air France, de son côté, a formé plusieurs équipages.



Chaque ouvrier chargé de l'entretien sait exactement ce qu'il doit faire et commence son travail dès que l'appareil a été amené devant son hangar.

LES AVIONS ET LES AÉROPORTS « A RÉJOUIR LE CŒUR DES PILOTES »

La technique d'utilisation du « Comet » sur les grands parcours a été définie, petit à petit, par le capitaine Majendie et d'autres pilotes, grâce à des analyses détaillées des caractéristiques et des performances de l'engin, de son comportement aux différentes altitudes, sous différents climats et températures. Majendie était plus particulièrement spécialisé dans la technique opérationnelle, qui comprend les procédures à suivre en croisière, l'établissement des plans de vol, le calcul des décollages et des atterrissages, la marche à suivre en cas de danger, etc. Rodley s'aperçut vite que piloter « un avion à réjouir le cœur d'un pilote » en partant et en revenant à un « aéroport propre à réjouir également le cœur d'un pilote » (London Airport pour les Britanniques, Orly ou Le Bourget pour les Français) ne pouvait suffire. Les vols d'étude au-dessus du Moyen-Orient et de l'Afrique du Sud procurèrent une expérience précieuse, notamment sur les aéroports des itinéraires normaux et sur les bons terrains de déroutement. L'idéal est évidemment de trouver des pistes de 2.500 mètres, car si le « Comet » atterrit à une vitesse relativement faible : 180 km.-h., l'appareil ne doit encore compter, pour s'arrêter, que sur ses freins de roue. Le freinage par inversion du jet d'air, ayant donné lieu à des incidents, a été abandonné, au moins provisoirement.

Les appareils modernes — qui coûtent 600 millions de francs, prix d'un Super-DC-6 ou d'un Super-Constellation — sont entourés de soins attentifs.

LES SIX PHASES DE L'INSTRUCTION D'UN ÉQUIPAGE DE « COMET »

Comment se passe l'instruction d'un pilote de « Comet » ? ai-je demandé à Guillaume.

— L'instruction se donne par équipages complets, comprenant le pilote commandant de bord, le co-pilote (que les Britanniques appellent le premier officier), le radio et le mécanicien. En fait, dans ces nouveaux avions qui volent à près de 800 km.-h., c'est-à-dire deux fois plus vite que les quadrimoteurs à piston de bonne classe, le co-pilote ne demeure sur son siège de pilotage qu'au moment du départ et à l'arrivée. Le reste du temps il s'occupe uniquement de navigation... et n'a pas le loisir de s'ennuyer.

» L'équipage à instruire débute par un stage de dix semaines au Bourget. Il y apprend la théorie de la fabrication de la machine. Elle se divise en six chapitres : la construction générale, le système hydraulique, le réseau électrique, les appareils de pressurisation et de conditionnement de l'air, les moteurs et les dispositifs divers pour l'alimentation en oxygène et la lutte contre l'incendie. A la fin de ces cours, qui durent deux fois autant que les cours techniques suivis par les pilotes pour leur réadaptation à tout appareil nouveau, a lieu un examen de qualification. Une attention particulière est donnée aux instruments spéciaux du « Comet », comme le machmètre, le sextant périscopique, le compas Sperry CL 2.

» Après ces dix semaines, nos équipages ont fait un séjour de trois semaines à Meadowbank, comme hôtes de la B. O. A. C., dont les spécialistes, directement formés par Cunningham, les ont initiés à la navigation en vol et à l'ensemble de la technique opérationnelle : contrôle en croisière, procédures à suivre dans les cas imprévus, les pannes, emploi des réserves de carburant, météo à hautes altitudes.

» Troisième stade : un voyage d'accoutumance transocéanique avec les pilotes de la B. O. A. C., sur Singapour. Pilotes et co-pilotes n'ont pas encore pris les commandes. Ils ne le font qu'au retour. Ils vont alors chez de Haviland pour l'entraînement en vol, qui se fait sous la direction du pilote d'essais, Peter Bois, chargé de la livraison des « Comet »...

» La dernière partie de l'instruction s'est opérée à Paris, où Bois a accompagné nos premiers équipages afin de leur donner sur place douze à quinze heures d'entraînement pur en vol, avec montées à 12.000 mètres, pointes à des nombres de mach élevés, mises en vrille, descentes de fortune. Ont enfin suivi trois à cinq voyages de reconnaissance de ligne. Je ne vous cite que pour mémoire l'entraînement en tour de piste (sans vol), avec deux, trois ou quatre réacteurs, l'entraînement de maniabilité à toutes altitudes, de vols de nuit et de P. S. V. (pilotage sans visibilité).

— Je suppose qu'un critère a été pris pour déterminer les équipages que vous désiriez affecter à vos trois « Comet » ?

— C'est l'expérience qui a semblé le meilleur élément de choix. Tous les pilotes « Comet » ont trois ou quatre années de pilotage de DC-4 sur les lignes de l'U. A. T. et sont titulaires du brevet supérieur de navigateur. »

Avec des tuyaux à forte section on fait le plein des 8.000 ou 10.000 litres de carburant dans un temps record (un quart d'heure environ).

UNE INFRASTRUCTURE ADAPTÉE

La mise en service des « Comet », qui remonte à plusieurs semaines à l'U.A.T., et se fera prochainement à Air France, a nécessité des modifications dans l'infrastructure. L'U. A. T. s'est aménagé un hangar spécial au Bourget pour l'entretien courant et achève d'installer à Caudebec une usine où se feront les revisions plus complètes des réacteurs et moteurs à piston de ses DC-4. Elle a construit des tanks souterrains spéciaux qui permettent d'effectuer dans le minimum de temps les opérations de ravitaillement. Une des meilleures conditions de rentabilité des avions modernes réside en effet dans leur vitesse de rotation. Leur grande rapidité en vol ne doit pas être annulée par le désavantage que constitue encore, pour les « Comet I », leur rayon d'action relativement faible (2.500 kilomètres), qui les oblige à des escales plus fréquentes que les DC-6 ou les Super-Constellations. (Les « Comet III » auront un rayon d'action de 4.300 kilomètres.)

La vitesse de rotation ne signifie pas négligence dans l'entretien du matériel. Celui-ci, constamment surveillé, est soumis à des visites périodiques dont le caractère varie en fonction du nombre d'heures de vol et de normes méticuleusement mises au point. Dès qu'un avion est signalé, un haut-parleur l'annonce à l'atelier et chaque spécialiste prend les dispositions qui conviennent, suivant les indications fournies par le tableau de marche de l'appareil. Avant même que celui-ci soit entré au hangar, toutes les mesures ont été

LE « COMET » A MODIFIÉ LES RYTHMES DE L'EXPLOITATION ET DE LA NAVIGATION AÉRIENNES

Un départ... une arrivée. La mise en service des « Comet » s'est traduite par des liaisons presque deux fois plus rapides qu'hier. Abidjan-Paris nécessite à peine douze heures, Dakar-Paris, sept heures ; Casablanca-Paris, trois heures. L'appareil monte à 300 mètres-minute jusqu'à une altitude où le régime des moteurs se stabilise à 9.500 tours-minute. La vitesse de croisière est choisie pour réduire au minimum la traînée. L'altitude optima dépend de la température de l'air et du poids de l'appareil. Elle est généralement comprise entre 9.200 et 10.500 mètres, au début de la croisière. Au fur et à mesure que l'appareil perd du poids (consommation du carburant) le pilote ajuste l'altitude de l'avion, qui atteint graduellement 12.000 mètres. Et, sitôt après, c'est la descente, qui commence avant Tanger. Le « Comet » descend à 500 mètres-minute. Le passager ne s'en aperçoit guère. La pression dans la cabine ne dépasse jamais celle correspondant à une altitude de 2.500 mètres et les variations sont en quelque sorte démultipliées grâce à une pressurisation qui se règle automatiquement.

Les équipages sont unanimes dans leur jugement sur le « Comet » : les conditions de travail sont excellentes, la pressurisation est parfaite ; le système de chauffage, efficace ; le bruit, peu important ; les vibrations, négligeables. La fatigue physique est beaucoup moins grande que dans les appareils traditionnels. En revanche, la vitesse et les caractéristiques du « Comet » exigent de la vivacité de la part du navigateur et du radio et une concentration d'esprit plus forte que celle requise dans les engins à piston. D'où la nécessité d'un roulement plus fréquent des équipages de « Comet ». Ceux-ci doivent en effet accomplir dans un temps deux fois moindre les opérations de navigation analogues à celles qui ont lieu sur les engins traditionnels.

Les Super-Constellations d'Air France, qui vont être mis en service dès le 1er octobre prochain sur la ligne de New-York, seront les plus luxueux et les plus confortables palaces aériens circulant au-dessus de l'Atlantique-Nord.

Les « Viscounts », également adoptés par Air France, sont renommés pour l'absence complète de vibrations due à leur système moteur, lequel est constitué par quatre turbo-propulseurs « Dart ».

prises pour le recevoir. A peine est-il immobilisé que les échafaudages roulants le cernent... Chaque ouvrier signe son travail, lequel est passé en revue par le service de contrôle, le chef d'atelier assurant la coordination de l'ensemble des opérations. A la vérité, le spectacle du travail sous le hangar est assez étonnant. Nulle hâte, à l'inverse de ce que l'on pourrait croire. Aucune fébrilité fâcheuse. Tout est réglé dans le détail. Chacun fait ce qu'il a à faire, dans le calme, avec précision et minutie. C'est un gigantesque mouvement d'horlogerie qui se déroule, mais un mouvement d'horlogerie intelligent, susceptible de s'adapter à l'incident imprévu, d'apporter la correction immédiate.

LES SUPER-CONSTELLATIONS D'AIR FRANCE SERONT LES PLUS BEAUX PALACES AÉRIENS

Si le « Comet » paraît être le matériel nouveau le plus spectaculaire qui ait été introduit sur les lignes françaises depuis longtemps, il serait injuste de passer sous silence les Vickers Armstrong « Viscount » qu'Air France va utiliser. Munis de quatre turbo-propulseurs « Dart », ils emmèneront quarante-neuf passagers de classe touriste à 480 km.-h. pour des étapes de 1.250 kilomètres. Leur confort est remarquable. Les Super-Constellations également attendus par Air France comprendront trois aménagements : une ver-

Déjà le pilote escamote le train d'atterrissage. La montée s'effectue lentement dans les premières secondes de l'envol. Puis, brusquement, l'appareil est capable de s'élever presque à la verticale.

sion de luxe pour quarante-huit passagers, qui seront transportés à 485 km.-h. sur 6.000 kilomètres, une version première classe, pour soixante-deux passagers, et une version touriste, pour quatre-vingt-sept passagers. Dès le 1er octobre prochain la version de luxe sera mise en service sur la ligne de New-York, qui se prolonge jusqu'à Montréal, jusqu'à Boston et jusqu'à Mexico. Les Super-Constellations relieront Paris à New-York sans escale, en quatorze heures. Le retour ne prendra que neuf à dix heures.

Le centre de la cellule étant aménagé en lits-salons, les cabines avant et arrière comporteront des fauteuils-couchettes. Des repas plus soignés que jamais, une présentation irréprochable, une décoration intérieure dont les thèmes seront empruntés aux grands châteaux français, ceux de la Loire, celui de Versailles, celui de Compiègne, etc., achèveront de faire des Super-Constellations d'Air France les meilleurs palaces aériens de l'Atlantique.

UNE NOTION BOURGEOISE ET SAINE : LA RENTABILITÉ

Le Breguet 763 (*Provence*) répond à d'autres besoins. Propulsé par quatre moteurs Pratt et Whitney de 2.400 CV chacun, il dispose de deux ponts. Dans le supérieur peuvent prendre place cinquante-neuf passagers de classe touriste ; dans le pont inférieur, quarante-huit passagers de deuxième classe ou du fret. Le poids maximum autorisé au décollage étant actuellement de 48 tonnes, les essais prouvent que ce poids est susceptible d'être porté à 50 et même à 52 tonnes. Si la vitesse de 360 km.-h. sur 1.400 kilomètres ne paraît guère impressionnante, comparée à celles que nous avons citées ci-dessus, en revanche la rentabilité est excellente.

C'est une notion à laquelle beaucoup de bons esprits s'attachent aujourd'hui et qui est en effet primordiale. C'est ce qui motive l'intérêt que les Américains et de nombreux acheteurs étrangers portent au Hurel-Dubois, qui semble l'avion idéal pour assurer les liaisons intérieures en Afrique et qui pourrait bien commencer une prochaine carrière dans un service postal de nuit en France même. Les P. T. T. en sont partisans ; utilisant des DC-3 et des Hurel-Dubois, cette expérience aurait le double avantage d'accélérer les distributions et d'entraîner un grand nombre de pilotes.

Décollant et atterrissant en moins de 500 mètres, le Hurel-Dubois n'exige qu'une infrastructure minimum. Or le coût de l'infrastructure nécessaire aux avions très rapides comme le « Comet » ou très lourds comme les DC-6, les Super-Constellations ou même les DC-4 est fantastique. Le Hurel-Dubois est candidat à la magnifique succession du DC-3, et l'on envisage dès maintenant la possibilité de trouver preneurs pour trois cents exemplaires. Ils ne constitueront pas le moindre témoignage d'une renaissance aéronautique française qui commence enfin à se dessiner.

René Tanguy.

Le sourire de l'hôtesse. Il s'adresse aux amis qu'elle laisse à terre, au départ, mais aussi à ceux qu'elle retrouve, à l'arrivée, dans chaque aéroport. Et elle incarne bien la grâce de Paris.

U. OF I.
LIBRARY

CE BOMBARDIER à réaction « Canberra » a battu au mois de mai le record du monde d'altitude. Il a atteint 19.400 mètres.

ALTITUDE 19.400

LE « Canberra » (English Electric), bombardier léger le plus sensationnel du moment, vient de conquérir le record d'altitude en s'élevant à 19.400 mètres aux mains du wing-commander W. F. Gibb.

Animé par deux réacteurs Bristol « Olympus », qui, avec leurs 5 tonnes de poussée, se classent parmi les plus puissants du monde, le « Canberra » avait déjà, le 23 mars dernier, dépassé de 170 mètres le record détenu par John Cunningham sur « Vampire » depuis 1948. Ce premier bombardier à réaction marque un progrès énorme par sa vitesse et son plafond deux fois supérieurs à ceux des appareils existants, qui réunissent rarement ces deux qualités.

Peu chargé par mètre carré et par cheval, afin de conserver ses vertus le plus haut possible, le « Canberra » est un « bombardier désarmé » qui ne compte que sur ses performances pour sa sécurité. Profil d'aile symétrique (l'envers vaut l'endroit). Pas de raccordements entre l'aile classique en trapèze et les nacelles-moteurs. Projet très étudié, construction hardie, usinage très poussé.

W. F. Gibb a révélé qu'à 19.400 mètres le « Canberra », avion rapide, mais « subsonique », dont la vitesse limite est proche de celle du son, ne disposait comme écart de vitesse entre la limite de « décrochage » (où la portance se dérobe) et la limite où apparaissent des « vibrations » violentes dépassant les forces du pilote et l'instabilité, que de 18 km.-h. A ce moment il devient quasi impossible au pilote, à la merci d'une aussi faible variation de vitesse, d'accomplir des évolutions quand il atteint les plus hautes altitudes.

L'APPAREIL était piloté, au cours de cette vertigineuse ascension, par un pilote d'essai, le wing-commander Walter F. Gibb, qui est âgé de trente-quatre ans.

JACQUELINE COCHRAN, LA FEMME LA PLUS VITE DU MONDE

par Louis Castex,
Conseiller de l'Union française.

LA destinée de Jacqueline Cochran montre avec éclat ce que peuvent apporter dans une vie humaine le courage, la ténacité, l'esprit d'entreprise et d'organisation. N'a-t-elle pas commencé son existence en ramassant, pieds nus, dans un champ de Georgie, du coton qu'elle transportait ensuite dans une brouette? Son premier gain — $ 4,50 par semaine — lui sert à acheter des chaussures.

D'ouvrière agricole, elle devient manœuvre dans une scierie. Ces travaux lui semblent sans doute fastidieux puisqu'elle décide de suivre un cirque ambulant... Elle va de ville en ville, et un soir, bien lasse, elle s'endort à l'écart, sous un arbre. Le cirque part et l'oublie. Elle entre alors comme petite commise dans un salon de beauté et peu à peu, à Pensacola, devient intéressée aux bénéfices de l'institut où elle travaille.

Le dimanche, Jacqueline va rôder autour de la base aéronavale. Elle regarde voler les avions, et sans doute sa vocation vient-elle de là. Plus tard on la retrouve à Miami. Elle y représente une marque française de produits de beauté. Au cours d'un dîner, elle confie à son voisin de table son désir d'étendre son activité en allant de ville en ville à travers les États-Unis. N'a-t-elle pas déjà sa voiture? Son voisin lui conseille plutôt l'avion, et toute sa vie sera dès lors dirigée vers cette réalisation. « Seule, là-haut, c'est bon pour l'âme » dira cette jeune fille qui conserve l'empreinte religieuse que lui ont donnée les Sœurs de l'orphelinat où, sans famille, elle a passé ses premières années.

En 1932, après un premier vol gratuit à l'école de Roosevelt Field, elle peut enfin payer son apprentissage d'élève pilote. Trois heures de double commande et elle est « lâchée ». Son sang-froid et sa maîtrise s'affirment immédiatement.

A New-York, où elle est venue s'installer, sa réussite est brillante. Elle devient — rêve réalisé — propriétaire d'un institut de beauté et elle visite ses représentants à bord de son avion personnel. Le voisin de table qui l'avait dirigée vers l'aviation est maintenant son mari, c'est M. Floyd B. Odlum, président de la Société d'avions Consolidated Vultee.

Tout en Jacqueline Cochran respire la santé et l'équilibre. Personne n'est moins romanesque, elle ne laisse rien au hasard.

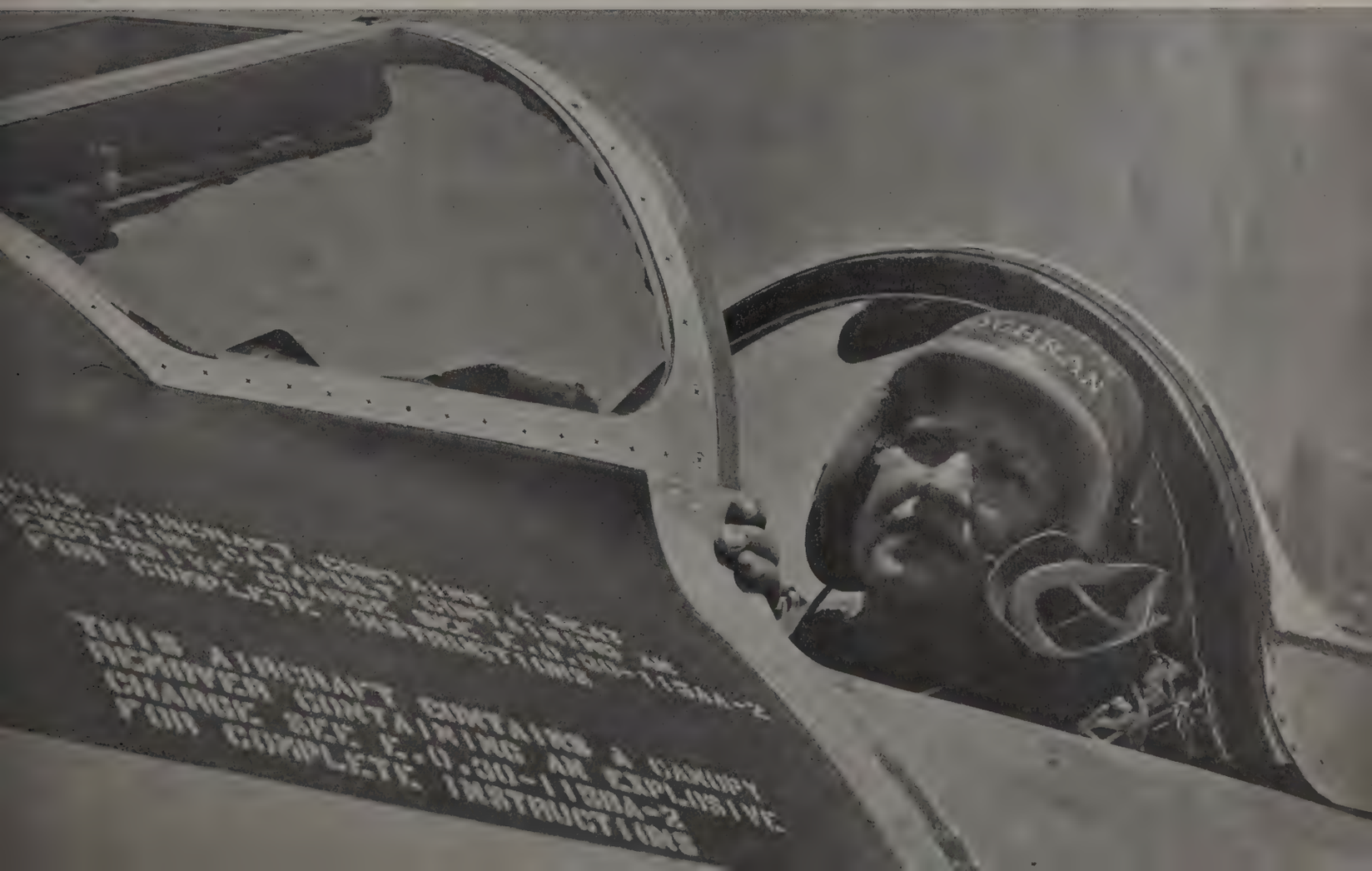
Le palmarès de ses records aéronautiques est prestigieux. Raid Londres-Melbourne ; première place dans la coupe Bendix ; records, courses lui rapportent 16 millions. En 1942 Jacqueline Cochran commande le WASP, l'organisation d'un millier de femmes-pilotes qui traversent régulièrement l'Atlantique pour amener en Angleterre les bombardiers américains. Elle y gagne ses galons de lieutenant-colonel de l'armée de l'Air. Elle est actuellement la seule femme décorée de la « *Distinguished Service Naval* », que lui conféra le président Roosevelt.

En ce qui concerne son dernier exploit, donnons-lui la parole en citant, sans commentaires, un passage d'une lettre qu'elle écrivait en mai de cette année :

« Les records que j'ai établis le mois dernier ne vont pas durer longtemps. C'est une chose excellente pour l'aviation que leur durée soit brève. Chaque mois des avions plus rapides font leur apparition. Je considère Mme Auriol comme une excellente amie et comme un très bon pilote. Je regrette d'avoir, au cours de mon travail, et en essayant d'établir certains records, été amenée à lui enlever le record féminin qu'elle détenait. Elle a beaucoup de temps devant elle et, très probablement, elle pourra le reconquérir.

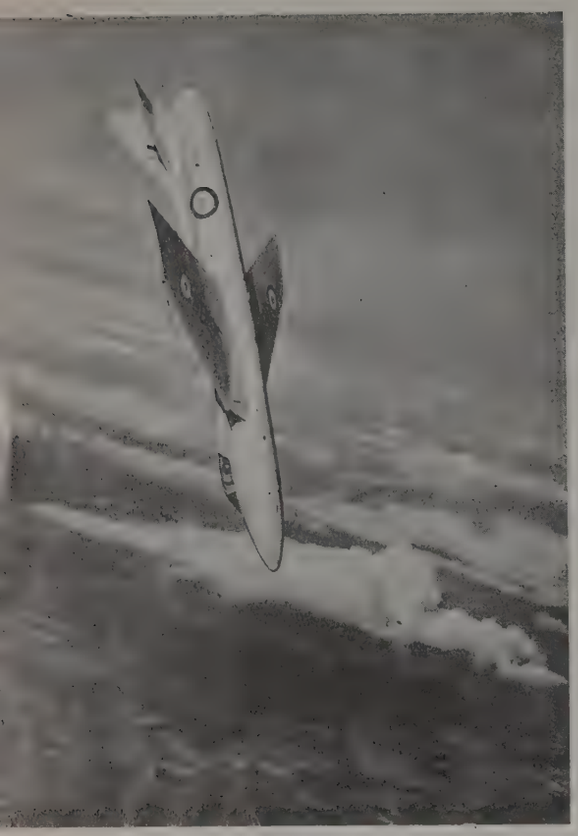
» Je suis très attachée à Paris. J'y suis allée souvent, la première fois lors d'un voyage en Angleterre, en 1934, pour participer à la course aérienne de Londres à Melbourne (Australie). Comment pourrais-je ne pas être attachée à la France, lorsque j'ai eu l'honneur d'être promue membre de la Légion d'honneur? »

JACQUELINE COCHRAN à bord de son appareil F-86 sur lequel elle a battu le record de vitesse des 100 kilomètres, établi par le colonel Ascani, qu'elle a porté de 635 à 652 « miles » à l'heure. En même temps, elle établissait à 591 « miles » à l'heure le record des 500 kilomètres en circuit fermé et s'adjugeait divers autres records, dont le record de vitesse féminin. Elle comptait alors seulement sept heures de vol sur cet avion. Mais la célèbre aviatrice se défend d'avoir jamais été intéressée par les records féminins, en tant que records féminins. « Jamais, dit-elle, mon effort n'a eu pour objet d'enlever le record de vitesse à mon amie Mme Jacqueline Auriol. J'ai souhaité avoir la possibilité de participer aux vols sur avion à réaction avant d'abandonner les compétitions de vitesse aérienne. » Miss Jacqueline Cochran est, en outre, la première femme à avoir dépassé la vitesse du son, exploit qu'elle a accompli trois fois. Ce sont parmi ses innombrables vols ceux que Jacqueline Cochran considère comme les plus « excitants ».



LUTTE SERRÉE ENTRE CHASSEURS ET BOMBARDIERS

PAR CAMILLE ROUGERON



Le Hawker « Hunter » est construit au titre de l'O. T. A. N. à la fois pour la Royal Air Force et pour les aviations de chasse belge et néerlandaise. Sa vitesse en léger piqué dépasse celle du son.

Le « Mystère IV » de M. Dassault, construit au titre de l'O. T. A. N., atteindra les performances des dernières versions du « Sabre » et du « Mig ».

L' « Ouragan » de Marcel Dassault est un avion de chasse actuellement en service dans l'armée de l'Air. A voilure droite, équipé d'un turboréacteur « Nene » de 2.270 kilos de poussée construit par Hispano-Suiza, il a sensiblement les mêmes performances que le « Mistral », de la S. N. C. A. S. O.

DE 1945 à 1950 la lente élaboration des programmes d'avions militaires s'est poursuivie sans autre base que des discussions théoriques à partir des enseignements de la deuxième guerre mondiale. La guerre de Corée en a certainement infirmé plusieurs, dont le rejet influe déjà sérieusement sur les constructions sinon présentes, du moins proches. Les discussions sans cesse renaissantes sur les chances respectives du bombardier et de l'intercepteur y trouvent un aliment nouveau.

LE CHASSEUR D'INTERCEPTION

LE choix le plus général des types d'avions à construire présente quelques difficultés lorsqu'on veut, comme aux Etats-Unis, se préparer à toutes les missions de la guerre aérienne. Mais il se simplifie beaucoup dans les pays d'Europe occidentale, que l'état de leurs finances oblige à limiter leurs prétentions. On se rabat alors sur l'aviation tactique et souvent même sur la seule chasse d'interception, qui en est une part essentielle. Protéger à la fois le front et le territoire national contre les puissantes armes modernes, contribuer à la conquête d'une maîtrise de l'air qui permettra à des partenaires équipés de matériel moyen et lourd une action efficace contre les objectifs ennemis de l'avant et de l'arrière est une tâche qui suffit à beaucoup, et à la France en particulier. La Grande-Bretagne elle-même vient à peine de se fixer un programme aérien plus ambitieux.

LES VOILURES DROITES

Les chasseurs qui équipent encore, souvent de façon exclusive, les armées de l'air de la plupart des pays ont été conçus bien avant l'armistice.

LE De Havilland « Vampire », commencé en mai 1942, volait en septembre 1943, il est en service aujourd'hui non seulement dans la Royal Air Force, mais dans les aviations française, canadienne, norvégienne et suisse. Le Gloster « Meteor », de conception plus ancienne encore, a été construit sur un programme de 1940 ; il vole lui aussi depuis 1943. Le Lockheed « Shooting Star », leur contemporain, est toujours en service dans l'aviation américaine, en Corée notamment, aux côtés des « Meteor » canadiens.

La France a certainement perdu plusieurs années, au lendemain de l'armistice, avant de faire le choix d'un intercepteur. Aussi, avec le décalage inévitable entre les programmes et les réalisations, ses constructions de série de 1953 ne portent-elles encore que sur des intercepteurs à voilure droite de caractéristiques et de performances assez peu différentes des « Vampire » et des « Shooting-Star ». La S. N. C. A. S. E. sort le « Mistral », version française du « Vampire 5 », où le réacteur De Havilland « Goblin » a été remplacé par un Rolls-Royce « Nene » que construit, sous licence, Hispano-Suiza. Dassault livre, à raison de vingt par mois, ses « Ouragan » dont le prototype volait pour la première fois en février 1949.

L'AILE EN FLÈCHE

Toutes ces réalisations d'avions à voilure droite restaient nettement au-dessous de 1.000 km.-h. L'aile en flèche, mise en service pour la première fois sur les chasseurs-fusées allemands de 1943, paraissait indispensable pour pénétrer plus profondément dans le domaine transsonique.

LA première réalisation d'après guerre est celle du North American « Sabre ». Son constructeur réussit, fin 1944, cette performance exceptionnelle de placer le même projet d'avion, à voilure droite, à l'armée et à la marine. En 1945, il réussit à convaincre la première d'accepter la voilure en flèche. Ce fut le « Sabre », qui volait dès octobre 1947.

L'acceptation de la voilure en flèche par l'aviation britannique tarda beaucoup plus. Vickers-Supermarine essaya successivement un 510, qui vola en décembre 1947, un 535, en août 1950, pour aboutir au « Swift », d'août 1951, actuellement construit en série pour la Royal Air Force. Hawker aboutit un peu plus tard au « Hunter », construit également en série pour la Royal Air Force au titre du N. A. T. O., pour la Belgique et les Pays-Bas.

Dès 1945, l'aviation française accepta un programme d'intercepteur à voilure en flèche, l' « Espadon » de la S. N. C. A. S. O., qui vola en novembre 1948, mais dont la commande de série fut différée au profit de l' « Ouragan » et du « Vampire ». La formule de la voilure en flèche ne fut reprise que sur le Dassault « Mystère », qui vola pour la première fois en février 1951, et dont la version « Mystère IV » fait l'objet d'une commande N. A. T. O. pour l'armée de l'air.

Les « Mystère IV », comme les réalisations très voisines du « Swift », du « Hunter » et même les dernières versions du « Sabre », dépassent les 1.100 km.-h. en vol horizontal. Leur construction en série occupera encore pour plusieurs années l'industrie aéronautique des nations occidentales.

L'INTERCEPTEUR SUPERSONIQUE

Si tous ces appareils franchissent, de justesse et en léger piqué, la vitesse du son, l'établissement d'un véritable intercepteur supersonique n'en pose pas moins des problèmes assez différents pour les cellules comme pour le moteur.

ON peut demander les progrès de la cellule à l'accroissement de l'angle de flèche. Telle est la solution admise pour l'un des appareils supersoniques américains, le « Sabre 45 », ainsi dénommé d'après la valeur de la flèche de 45 degrés succédant à celle de 30 degrés des versions précédentes et de la plupart des chasseurs britanniques et français.

Mais la faveur va généralement à la voilure « en delta », reprise de projets allemands de Lippisch, et dont la première réalisation, le Convair XF-92 A, volait en septembre 1948. La marine américaine commanda le premier intercepteur delta, le Douglas « Skyray », sans juger nécessaire de passer, comme l'aviation avec le XF-92 A, par l'intermédiaire de l'appareil expérimental ; le Convair XF-102, dérivé de celui-ci et dont le prototype se construit actuellement, n'entrera donc en service que plusieurs années après le « Skyray ».

Les réalisations britanniques de voilures en delta ont été très nombreuses. Elles ont porté sur de nombreux appareils expérimentaux, puis sur des chasseurs « tous temps », comme le Gloster « Javelin », ou sur des bombardiers ; le secret couvre toujours les prototypes d'intercepteurs de cette formule.

Il en est de même pour les prototypes d'intercepteurs delta français, bien qu'il ne fasse pas de doute que plusieurs soient actuellement à l'étude ou en construction.

Une troisième forme de voilure pour intercepteurs supersoniques retient actuellement l'attention : c'est, tout simplement, l'aile droite, mais l'aile droite extra-mince. Lockheed défend cette solution en Amérique, sans avoir encore obtenu de commande. Plus heureuse, la S. N. C. A. S. O. a pu la faire admettre sur son « Trident », un appareil expérimental qui vient de voler au début de 1953 et qu'il suffirait de peu pour transformer en chasseur.

TURBORÉACTEURS, STATORÉACTEURS OU FUSÉES ?

Pas plus que pour les formes de voilure, on ne s'accorde sur le type de moteur le plus convenable au vol supersonique.

LE turboréacteur a ses défenseurs. Ils l'ont emporté aux Etats-Unis grâce à cette remarquable réalisation qu'est le Pratt et Whitney J-57, donnant une puissance presque double de celle qui est montée sur les chasseurs en service ou en construction de série. Le J-57 équipera le North American XF-100 (« Sabre 45 ») et le Convair XF-102

Le statoréacteur est choisi par d'autres dont le plus connu est, en France, Leduc. On sait que son premier avion expérimental, le Leduc 0-10, a multiplié depuis plusieurs années les vols à partir d'un « Languedoc ». Un deuxième appareil, d'un tiers plus grand, le 0-21, est en construction.

La fusée ou, mieux, des combinaisons de fusées et de turboréacteurs sont certainement au nombre des solutions possibles, puisqu'elles détiennent le record de vitesse avec les appareils expérimentaux américains. On affirme qu'elles donneraient des performances sensationnelles aux prochains intercepteurs soviétiques. La S. N. C. A. S. O. a retenu le moteur-fusée complété par deux turboréacteurs « Marboré » pour son « Trident ».

Telles sont quelques-unes des formules de voilures et de moteurs entre lesquelles devra choisir l'intercepteur de demain ; on peut en attendre un bond de 400 ou 500 km.-h. par rapport à ceux d'hier et d'aujourd'hui, qui ont mis près d'une dizaine d'années pour passer péniblement de 900 à 1.100 km.-h.

LE BOMBARDIER LOURD

Le bombardier lourd moderne résulte d'une évolution où les Etats-Unis ont longtemps tenu le rôle principal ; la Grande-Bretagne commence cependant à y participer.

ON exclura évidemment de cette désignation aussi bien les « Lancaster » britanniques que les « Superforteresses » américaines, déjà en service en 1945. Bien qu'on achève la construction des derniers, on ne peut pas davantage qualifier de modernes les Convair B-36, équipés de six moteurs à explosion et de quatre turboréacteurs, qui ne dépassent pas les 700 km.-h.

LES BOMBARDIERS AMÉRICAINS

L'ORIGINE du Boeing « Stratojet », hexaréacteur américain de 84 tonnes, que ce poids classe d'ailleurs seulement parmi les bombardiers « moyens », remonte à 1944. Deux quadriréacteurs, le North American XB-45 et le Convair XB-46, deux hexaréacteurs, le Boeing XB-47 et le Martin XB-48, furent alors commandés. Seuls le XB-45 et le XB-47, qui vola dès 1947, furent construits en série, les performances de ce dernier, devenu « Stratojet », dépassant largement celles de son concurrent. Boeing avait été le seul à accepter une série d'innovations alors sensationnelles : la voilure en flèche à grande flexibilité, le montage des turboréacteurs sur poinçons les suspendant sous les ailes, le train d'atterrissage monotrace escamotable en fuselage, le freinage par parachute à l'atterrissage. La vitesse atteint sensiblement 1.000 km.-h. Mais le rayon d'action, avec bombe atomique, reste très au-dessous de celui du Convair B-36 et même de la « Superforteresse ».

Etait-il possible de combiner sur un même appareil la vitesse du « Stratojet » et le rayon d'action d'un bombardier lourd équipé de moteurs à explosion ?

L'AVIATION américaine l'a pensé, et c'est l'origine du B-52 commandé à Boeing en 1948 et du B-60 que Convair a dérivé du B-36 par mise en flèche de la voilure et recours au seul turboréacteur pour la propulsion. Les deux appareils ont volé au début de 1952. Les exigences simultanées en vitesse, en rayon d'action et en charge utile se sont traduites par un poids élevé, qui n'a pas été précisé mais doit atteindre 160 à 180 tonnes. Le Boeing B-52 a seul été retenu pour la construction de série.

LES BOMBARDIERS BRITANNIQUES

Les dirigeants britanniques n'espèrent certainement pas mettre sur pied les nombreux groupes de bombardiers lourds en cours d'équipement aux Etats-Unis. Ils n'ont cependant pas accepté de limiter leurs ambitions à une aviation de défense et à une aviation tactique, et ils ont commandé depuis plusieurs années un nombre de prototypes assez élevé, suivi de fabrications de série d'importance non précisée, mais vraisemblablement assez faible.

LE plus ancien est le Vickers « Valiant », qui vola pour la première fois en mai 1951 et reçut, selon la formule britannique, une commande de série en « superpriorité ». C'est un quadriréacteur équipé de quatre Rolls-Royce « Avon », dont ni les caractéristiques ni les performances n'ont été révélées.

En 1952, l'Avro « Vulcan », avec les mêmes moteurs, et le Handley-Page « Victor », équipé de quatre Armstrong-Siddeley « Sapphire », furent présentés et bénéficièrent d'une même commande de série. Le « Victor » et, dans une certaine mesure, le « Valiant » ont recours à l'aile dite « en croissant ».

Malgré leur mise en chantier postérieure à celle des appareils américains, les bombardiers lourds britanniques n'atteindront probablement ni la vitesse du « Stratojet » ni celle du B-52. Ils doivent les surclasser en rendement, si l'on évalue cette performance à la manière du transport civil, en rapportant la charge utile et la distance du parcours au tonnage de l'appareil.

CHASSEURS CONTRE BOMBARDIERS

Les chances respectives du chasseur et du bombardier ont été âprement discutées en Amérique lors de la commande de série du Convair B-36.

LES partisans de l'aviation stratégique soutenaient qu'au plafond de près de 15.000 mètres des bombardiers lourds, la capacité de manœuvre réduite du chasseur d'interception lui interdisait de se placer dans une position où il pût menacer sérieusement un adversaire qui chercherait à se dérober.

La marine, dont on venait d'arrêter la commande d'un bombardier multi-réacteur qui aurait empiété sur le domaine réservé au « Strategic Air Command » de l'aviation terrestre, prit position contre le B-36. Les dirigeants navals allèrent même jusqu'à proposer un combat simulé pour lequel ils fourniraient les intercepteurs, si l'aviation n'en possédait pas, qui fussent aptes à prendre le bombardier dans le champ de leur mitrailleuse photographique.

M. Louis Johnson, ministre de la Défense, mit fin à la controverse par des sanctions contre les plus obstinés des amiraux et commanda les B-36.

La guerre de Corée n'a pas confirmé l'espoir placé dans le bombardier équipé de moteurs à explosion.

APRES quelques succès au début, où les « Superforteresses », même non escortées, repoussaient les « Migs », la situation se renversa. Il fallut successivement retirer les bombardiers des expéditions lointaines au voisinage du Yalu, puis des missions de jour. Dès l'automne 1951, les « Migs » refusaient en effet de se laisser accrocher plus longtemps par les « Sabres », traversaient l'escorte en piqué et descendaient les bombardiers américains. Si bien que l'on assista pendant longtemps à cette répartition paradoxale attribuant les objectifs voisins du « Yalu » aux chasseurs-bombardiers qui ne risquaient rien des « Migs », et réservant aux « Superforteresses » des objectifs tactiques voisins du front.

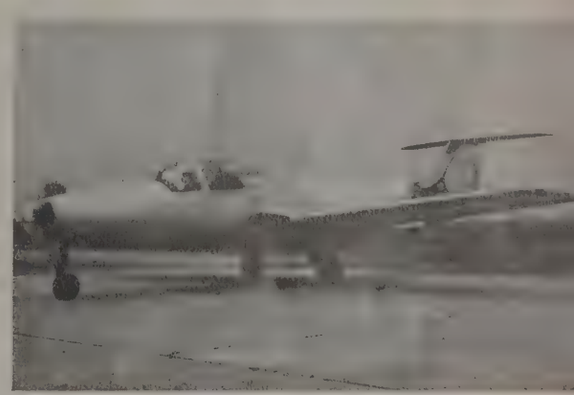
La situation s'est modifiée à nouveau depuis, à la suite de l'entrée en service des chasseurs de nuit américains, dont l'armement commandé par radar fit des ravages parmi les intercepteurs communistes, qui durent espacer leurs interventions.

Les « Superforteresses » reprirent leurs expéditions au voisinage du Yalu, de nuit du moins. Mais ce demi-succès ne pouvait être attribué au bombardier lui-même : il ne s'étendra pas aux objectifs trop profondément enfoncés dans les territoires ennemis pour interdire l'escorte des chasseurs ; il se terminera lorsque apparaîtra chez l'adversaire un type de chasseur « tous temps » mieux adapté à sa mission.

En tout cas, l'aviation américaine n'a essayé

Le chasseur Vickers Supermarine « Swift » vole depuis 1950. Il est construit au titre de l'O. T. A. N. pour la Royal Air Force. Mû par deux moteurs Rolls-Royce Avon, c'est le premier appareil à voilure en flèche que la marine britannique, réticente, a accepté.

Le Fouga CM-170 est l'un des appareils que devra choisir l'armée de l'Air pour entraîner ses pilotes de chasse. Équipé de petits turboréacteurs, il leur permet de se familiariser avec les engins modernes



Le Morane MS-755 est le meilleur compétiteur du Fouga CM-170. C'est lui aussi un excellent appareil d'entraînement pour les pilotes de chasse.

LE VICKERS SUPERMARINE « ATTACKER », mû par trois réacteurs Rolls-Royce, est entré en service dans la Royal Navy. C'est un chasseur d'interception de haute efficacité et qui peut, comme on voit, transporter une importante quantité de bombes pour l'accomplissement de ses missions.

LE « VICTOR » est un bombardier lourd quadriréacteur Handley-Page. Il est équipé de quatre Armstrong-Siddeley « Sapphire ». Présenté en 1952, il bénéficia aussitôt, de la part des autorités britanniques, d'une commande de série. Il exécuta avec succès de nombreux vols d'essais. Le « Victor » utilise l'aile dite « en croissant », et les constructeurs affirment qu'il est le meilleur bombardier sous le double rapport de la vitesse et de la distance parcourue, compte tenu de la charge de bombes qu'il peut emporter.

à aucun moment de remédier aux difficultés de ses bombardiers stratégiques par l'envoi d'appareils moins anciens que les « Superforteresses ». Les réalisations les plus récentes en conduite de tir ont été expérimentées au combat en chasse de jour sur les « Sabres », en chasse de nuit sur les F-94 C. Aux « Shooting-Star », surclassés par les « Migs », ont succédé dès 1951 les « Thunderjet », le meilleur chasseur-bombardier de l'époque ; la version chasseur-bombardier du « Sabre » remplace aujourd'hui en Corée le « Thunderjet ». Mais le « Strategic Air Command » a jugé inutile d'éprouver contre les « Migs » la résistance propre des Convair B-36, en service depuis plusieurs années dans ses formations, et pas davantage celle des « Stratojet », qui sortent depuis près d'un an sur la base d'un par jour.

Officiellement, la doctrine de la suprématie des bombardiers stratégiques règne toujours. M. Thomas K. Finletter, le dernier secrétaire à l'Air du gouvernement Truman, déclarait encore l'an dernier : « Le « Strategic Air Command » est l'âme de notre défense, le plus efficace des moyens que nous avons de détourner l'adversaire de ses entreprises belliqueuses ; la flotte de nos bombardiers moyens, celle des « Superforteresses » et des « Stratojet » qui vont les remplacer, est l'ossature de nos expéditions stratégiques. » Mais les mesures d'économie de son successeur portent sur cette « ossature » ; les commandes de « Stratojet » sont réduites ; les deux usines de Douglas, à Tulsa, et de Lockheed, à Marietta, que l'on équipait depuis deux ans pour compléter la production de Boeing, vont être mises sous « cocons ». Enfin le B-52, qui devait succéder au « Stratojet », n'a fait l'objet que d'une commande de série insignifiante, et l'on songe même à différer son exécution ; on attendrait, pour construire de nouveaux bombardiers lourds, la sortie des quadriréacteurs supersoniques que préparent Convair et Boeing.

ET LES CHASSEURS-BOMBARDIERS ?

Faudra-t-il donc, jusqu'à cette date encore lointaine, renoncer à déverser sur les objectifs inaccessibles aux bombardiers stratégiques et à leurs chasseurs d'escorte les armes dont la menace a jusqu'ici préservé le monde d'un troisième conflit ?

LE bombardier moyen ou lourd ne détient heureusement pas l'exclusivité de leur emploi. Le bombardier léger, comme le « Canberra », bi-réacteur de quelque 25 tonnes, construit en série à la fois en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, qui en ont acheté la licence, pourrait prendre leur suite si sa vitesse était plus élevée ; elle reste fâcheusement inférieure à celle des chasseurs en service et même du « Stratojet ». L'écart entre le bombardier et le chasseur sera fortement réduit avec l'entrée en service du bi-réacteur que Douglas est arrivé à placer à la marine pour enlever les plus lourdes bombes atomiques d'un pont de porte-avions, et que l'aviation vient d'accepter comme bombardier et avion de reconnaissance.

La meilleure réplique à la puissance accrue de l'intercepteur est le recours à cet intercepteur équipé de bombes en surcharge.

LA solution du chasseur-bombardier, du « Thunderbolt ». du « Mosquito » — et même des Focke-Wulf FW-190, qui maintinrent jusqu'à l'armistice leurs expéditions de harcèlement — ne compte plus les succès là où le bombardier lourd et son escorte ne pouvaient passer sans de grosses pertes pour le premier.

Depuis quelques mois, l'aviation américaine vient d'accepter, une fois de plus, cette solution en Corée. Après avoir remplacé les « Superforteresses » par des « Thunderjets », chasseurs-bombardiers à voilure droite, dans les missions où ils risquaient la rencontre des « Migs », elle les a finalement confiées à des « Sabres », de mêmes performances que les « Migs ». Elle se dispense ainsi de l'escorte qui devait accompagner les « Thunderjets » pour les préserver de l'interception. Une fois délesté de ses bombes, le pilote est prêt à affronter son adversaire aérien, sans l'aide d'un de ses collègues qui l'aurait accompagné pour le protéger.

Mais n'élimine-t-on pas ainsi la possibilité d'actions contre les objectifs inaccessibles aux chasseurs-bombardiers ?

L'expérience de la seconde guerre mondiale sur le théâtre européen a apporté un démenti à ces craintes.

Les « Mosquitos » ont porté leurs bombes sur Berlin avant que les « Forteresses volantes » et les « Lancaster » pussent y accéder. Les Etats-Unis entreprennent aujourd'hui des constructions de chasseurs-bombardiers qui ne le céderont en rien aux « Mosquitos ».

En l'annonçant l'an dernier, le général Vandenberg s'était bien gardé de heurter de front les redoutables défenseurs des bombardiers lourds.

Nous en aurons besoin, disait-il en substance ; ils pourront seuls transporter les bombes atomiques les plus puissantes ; ils seront les seuls bombardiers intercontinentaux pour le cas où les Etats-Unis perdraient le contrôle de leurs bases d'outre-mer.

Mais le général donnait simultanément quelques précisions sur les performances du premier chasseur-bombardier pour missions stratégiques, le Mac Donnell XF-101. Cet appareil est l'extrapolation d'un prototype du même constructeur, le XF-88, qui était le favori d'une présentation de « chasseurs de pénétration » à grand rayon d'action organisée en 1950 ; on en attendait à l'époque une vitesse de plus de 1.120 km.-h. et une distance franchissable de 3.000 kilomètres. Avec un fuselage allongé, équipé des plus puissants turboréacteurs disponibles, le XF-101 doit donner des performances très supérieures.

La révélation du général Vandenberg, c'est qu'il est destiné à porter la bombe atomique sur une distance aller et retour correspondant à cinq heures de vol, soit aux environs de 5.000 kilomètres.

Accompagné de ses citernes aériennes qui feront le plein de ses réservoirs au moment où il franchira les frontières de l'adversaire, et qui le recueilleront à son retour, le chasseur-bombardier stratégique peut atteindre n'importe quel objectif, si loin soit-il.

La formule du chasseur-bombardier, dont l'aviation française possède d'ailleurs, avec le « Vautour » de la S. N. C. A. S. O., une réalisation remarquable qu'il ne tient qu'à elle de développer, parera une fois de plus aux difficultés que rencontre le bombardier lourd.

LE JINDIVIK, un engin téléguidé australien équipé d'un turboréacteur, se prépare à décoller sur chariot largable pour atterrir sur skis.

LES ENGINS GUIDÉS MARQUENT-ILS LA FIN DES AVIONS DE CHASSE ?

DANS la course aux performances, le robot l'emporte en vitesse sur l'homme. Il résiste mieux aux accélérations. Il n'est pas soumis aux servitudes atmosphériques. Mais le cerveau humain n'a pas encore perdu la partie. Il ne se laisse pas leurrer par la source lumineuse que remorquerait l'adversaire ou les feuilles d'aluminium qu'il sèmerait pour induire en erreur la détection par infrarouges ou par radar auquel se fie l'engin. La concurrence entre l'homme et le robot ne fait que commencer.

LES engins guidés allaient entrer en service sur les champs de bataille allemands quand intervint l'armistice. Depuis lors, la technique a fait de tels progrès qu'il a fallu reviser la plupart des études. Aussi la production en série paraît-elle beaucoup moins proche huit ans après. L'ajournement, d'année en année, de leur sortie primitivement escomptée pour 1950, indispose l'opinion publique américaine et soulève des critiques sévères dans les milieux du Congrès. Celui-ci, en effet, n'a pas marchandé, depuis huit ans, les 3 milliards de dollars réclamés pour leur étude et leur construction par les services de l'armée, de la marine et de l'aviation.

DANS LES ARMÉES ATLANTIQUES

MALGRE ses insuffisances, la production américaine d'engins guidés reste en tête de toutes celles des nations atlantiques comme des nations communistes. Aucune autre ne peut offrir encore la gamme étendue de réalisations qui, si elles ne sont pas encore en service, y entreront cependant sous peu.

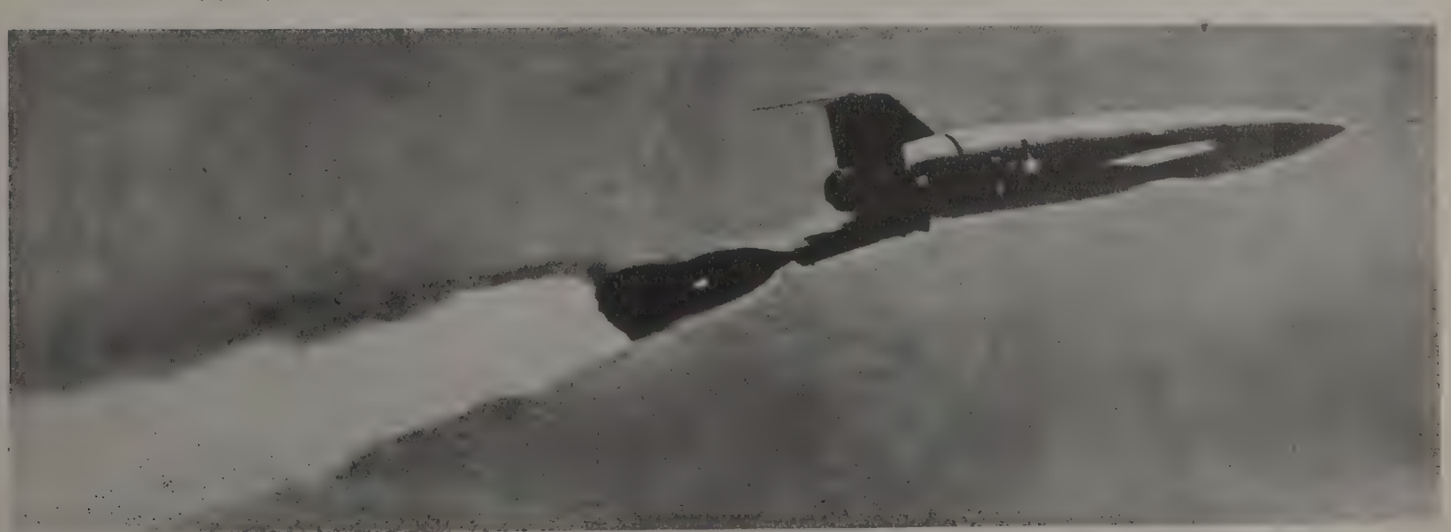
— **L'armée américaine** présente le « Nike », un engin « sol-air », c'est-à-dire un substitut de l'artillerie de D. C. A. ; de même que l'engin « air-sol » vise à remplacer la bombe ; l'engin « air-air », le canon d'avion, et l'engin « sol-sol », l'artillerie lourde. Etudié en collaboration par Douglas et la Western Electric, il a déjà été construit en quantité suffisante pour l'entraînement des troupes de D. C. A.

Il a été tiré devant les commissions compétentes du Congrès.

Il doit l'être bientôt à White Sands, devant la presse. Il appartient à la classe d'engins utilisant ce qu'on appelle « l'autoguidage indirect », en se maintenant de lui-même dans un faisceau de radar pointé du sol vers l'objectif.

Le résultat semble excellent contre des « Forteresses volantes » commandées à distance, jusqu'à une altitude de 10.000 mètres environ et

LE MARTIN MATADOR, un engin guidé mû comme le « Regulus » de la marine américaine, par un turboréacteur et des fusées de décollage, équipe depuis deux ans les unités de l'U. S. Air Force. Il est destiné au tir, jusqu'à 800 kilomètres, de la bombe atomique.



une vitesse de 400 km.-h. Mais l'efficacité reste à prouver contre le bombardier transsonique naviguant à 15.000 mètres.

— **L'Army Ordonance** a étudié, de son côté, deux engins sol-sol ; l'un est le « Corporal E », qu'on affirme dépasser en performances la V-2 et qui sera construit par Firestone ; l'autre, le « Redstone », est le résultat des travaux de l'équipe allemande de Peenemünde transportée à l'arsenal de Redstone, et doit être une production de Chrysler.

— **La marine américaine** a multiplié les photographies de lancement du « Regulus », un engin sol-sol, plus exactement surface-surface puisqu'il est destiné au tir à partir d'un navire contre un objectif terrestre ou naval. Le « Regulus », au fuselage d'une dizaine de mètres avec une voilure en flèche d'envergure comparable à sa longueur, est à l'étude depuis 1947 ; il a volé pour la première fois en 1950 ; il fait l'objet d'une commande de 40 millions de dollars à Chance-Vought. Le « Regulus » est équipé d'une tête atomique, propulsé par turboréacteur avec fusées largables pour le départ. La version d'entraînement possède un train d'atterrissage qui permet sa récupération. Les performances n'ont pas été annoncées. En raison de la similitude avec le Martin « Matador » on peut lui attribuer une portée et une vitesse voisines des 800 kilomètres et des 1.000 km.-h. indiquées par l'U. S. Air Force pour ce dernier engin. L'emploi tactique du « Regulus » est prévu dans les opérations amphibies conduites avec le concours des « Marines ».

— **L'U. S. Air Force** avait été jusqu'ici plus avare de détails sur les nombreux engins que Bell, Boeing, Hughes, Martin, North American et Northrop étudient pour elle. Seules les photographies et caractéristiques du Martin « Matador », assez voisines du « Regulus » comme aspect, avaient été dévoilées il y a deux ans, lors de sa mise en service. Le « Falcon », l'engin air-air construit par Hughes, essentiel pour parer aux difficultés actuelles du combat aérien, sortira en temps utile pour équiper, vers 1955, les nouveaux intercepteurs supersoniques.

— Les réalisations de la Grande-Bretagne sont mal connues. On sait cependant que presque tous les constructeurs aéronautiques y travaillent à la production d'engins qui occuperait, dès maintenant, près d'un tiers de leur personnel. L'Australie, qui ne s'est pas imposé le même secret, a révélé récemment les essais du **Jindivik,** un engin équipé d'un petit turboréacteur, l'Armstrong-Siddeley « Adder », de 450 kilos de poussée.

Les efforts de l'aviation française dans ce domaine sont couverts par le même secret que ceux de l'aviation britannique. Néanmoins, on a signalé une réalisation au début de l'année, sous la forme d'un modèle réduit d'un engin Matra.

LE GUIDAGE ET LA DETECTION

Avant que les engins guidés soient entrés en service, les principes de détection et les moyens de guidage ont déjà atteint une complexité dont on ne peut donner qu'un aperçu.

LA détection de l'objectif et celle de l'engin que l'on se propose de diriger sur lui peuvent reposer sur les principes les plus variés ; la vue directe, le radar, les rayons infra-rouges émis par les appareils moteurs de l'un et de l'autre qui percent l'obstacle du nuage ou du brouillard entrent en concurrence. La transmission des ordres de manœuvre peut mettre en œuvre la radio, dont les possibilités de brouillage ne paraissent pas aussi sérieuses qu'on le prétend quelquefois, le faisceau lumineux ou infra-rouge, moins sensible encore...

En combinaison avec chacun de ces principes de détection et de transmission d'ordres, toute une série de procédés de guidage se présentent.

Tout d'abord le téléguidage, où il est nécessaire de transmettre à chaque instant à l'engin la correction qu'on croit devoir apporter à sa route en fonction de la position et de la manœuvre de l'objectif, et l'autoguidage, où l'engin fait lui-même les corrections.

Le téléguidage peut être direct, l'opérateur observant l'objectif et l'engin et transmettant ses ordres en conséquence : bombe planante HS-293 et bombe sans voilure FX-1400, utilisées dès 1943 par l'Allemagne ; bombes américaines « Azon » et « Razon » de 1944 ; « Schmetterling » allemand de 1945, qui était le premier engin sol-air. Le téléguidage peut être également indirect, utilisant une camera de télévision portée par l'engin, avec l'avantage d'une précision plus grande que celle de l'observation faite à distance par l'opérateur ; le procédé commençait à être appliqué en 1945 pour les bombes allemandes et américaines lancées d'avion.

On distingue de même dans l'autoguidage un autoguidage direct, où l'engin lui-même « voit » (par radar, par infra-rouge...) l'objectif au moyen d'une tête autochercheuse qui actionne les gouvernes (engins américains « Bat » de 1945 à tête radarisée), et un autoguidage indirect qui fait appel à des systèmes de références très variés (champ de la pesanteur, champ magnétique, références stellaires...) par rapport auxquels l'engin se situe de lui-même. Le plus en faveur actuellement pour les engins sol-air (« Nike » et « Terrier », de l'armée et de la marine américaines, engin Oerlikon) est le pinceau radar pointé du sol vers l'objectif, dans lequel l'engin se maintient automatiquement.

Dans la plupart des cas la combinaison de plusieurs procédés s'impose. La plus fréquente sera le téléguidage direct au départ avec phase terminale d'autoguidage direct au voisinage de l'objectif.

L'ENGIN SOL-AIR

Au premier abord, l'engin sol-air semble résoudre tous les problèmes qui se posent à une artillerie de D. C. A. et à une chasse d'interception, surtout dans les pays d'étendue modérée, où l'on établira une ou plusieurs lignes de postes de lancement assez serrées pour qu'aucun assaillant ne puisse leur échapper. La même défense à partir d'un navire interdirait pareillement son approche par tout avion. L'engin éliminerait donc aussi bien le canon, pratiquement inefficace aux altitudes de navigation des avions actuels, que les intercepteurs condamnés à la fois par leur insuffisance en vitesse ascensionnelle et en maniabilité contre un adversaire qui se dérobe.

LE recours à l'engin éviterait d'abord tout risque de dérobement de l'adversaire. Avec une voilure de dimensions acceptables et un système de guidage qui n'exige pas de fortes accélérations en fin de trajectoire dans un faisceau de radar, aucun avion piloté ne peut échapper au dernier moment par sa manœuvre à l'engin qui se dirige sur lui. Comme il ne semble pas y avoir grande difficulté à imprimer à celui-ci une vitesse double de celle des avions les plus rapides, la question semble définitivement tranchée en faveur de l'engin.

L'affaire n'est pas si simple. Les engins réalisés jusqu'ici ne dépassent pas les 600 m.-sec. en fin de combustion de la fusée, d'où l'on déduit généralement une portée d'une vingtaine de kilomètres ; ils pourraient donc atteindre un avion à une quinzaine de kilomètres d'altitude et autant de distance horizontale. Encore plusieurs n'ont-ils que des performances assez inférieures. Mais on ne peut espérer atteindre avec un engin un avion qui détecte sa présence que si, au voisinage de l'avion, l'engin conserve nettement une vitesse supérieure à celle de son adversaire. Sinon celui-ci n'aura qu'à s'éloigner dans la direction opposée pour lui échapper. L'engin, même de gros tonnage, qui part du sol à 500 m.-sec. n'arrive à l'altitude de 15.000 mètres qu'à une vitesse nettement inférieure à celle des avions à réaction qui y naviguent ; il ne peut rien contre eux. Les engins américains de performances comparables aux « Schmetterling » et « Wasserfall » de 1945 descendent bien les mêmes « Forteresses volantes » que visaient ces derniers, mais sont inefficaces contre les plus récents bombardiers à réaction.

Cette insuffisance ne met pas le principe en cause. Mais entre l'avion et l'engin, la course aux performances et la course au tonnage consécutive sont déjà commencées.

L'intérêt de solutions comme celle du Boeing « Bomarc » est de l'éviter, au début tout au moins. La faiblesse de la fusée, c'est la liaison qu'elle établit entre la vitesse de l'engin et sa portée. La combinaison statoréacteur-fusée permet de le faire naviguer à l'altitude de l'adversaire tout le temps nécessaire pour le rejoindre au cours de la poursuite, durerait-elle 100 ou 200 kilomètres, grâce à l'économie relative de consommation du statoréacteur ; elle dispense des 1.500 à 2.000 m.-sec. que réclamerait l'engin-fusée pur pour ce même résultat et du poids comparable à celui d'une V-2 qui en résulterait.

L'ENGIN AIR-AIR

De même que l'engin sol-air se propose de résoudre toutes les difficultés dont l'artillerie de D. C. A. ne réussit pas à se rendre maîtresse, l'engin air-air s'offre pour celles, au moins aussi grandes, qui se rencontrent en combat aérien.

L'INSUFFISANCE de vitesse ascensionnelle des intercepteurs est la première. Si, au cours de la montée vers 15.000 mètres d'un engin qui part à 600 m.-sec. et grimpe à une vitesse moyenne de 300 à 400 m.-sec., l'avion poursuivi a le temps de s'éloigner de 15 à 20 kilomètres et d'échapper ainsi définitivement à un poursuivant vite essoufflé, que dire des possibilités d'un intercepteur de vitesse ascensionnelle dix fois plus faible ? Equipé d'un turboréacteur, il réussit à rejoindre une « Superforteresse » de vitesse moitié moindre et de plafond inférieur d'un tiers, comme le montre l'expérience coréenne.

Mais la rencontre est pratiquement impossible si l'adversaire est un bombardier à réaction de vitesse et de plafond comparables, à moins que l'intercepteur n'assure une surveillance permanente à grande altitude.

On s'explique ainsi les résultats inquiétants des dernières manœuvres américaines puis européennes, où l'on ne réussit guère à intercepter que 10 % des assaillants.

La difficulté s'aggravera encore à l'entrée en service des chasseurs-bombardiers atomiques à grand rayon d'action. L'introduction de la bombe atomique dans l'armement aérien complique encore la tâche de l'interception ; il s'agit de descendre l'assaillant avant que sa mission ait été accomplie.

L'engin air-air évite cette difficulté. Il prend à sa charge la montée sur les derniers kilomètres, où la vitesse ascensionnelle de l'intercepteur est faible en même temps que sa vitesse horizontale souffre sérieusement de cette route ascendante, l'addition des vitesses de l'engin et de l'avion qui le lance assure une supériorité considérable au cours de la poursuite. L'engin air-air échappe donc pratiquement à la nécessité de la course aux performances et au tonnage qui s'impose à l'engin sol-air ; il ne risque pas d'être déclassé par un progrès modeste de l'adversaire en vitesse et en plafond.

L'insuffisance de maniabilité des intercepteurs, une fois l'objectif rejoint, est la deuxième des difficultés que rencontre le combat aérien. Quoi qu'on en ait dit lors de la commande de série des Convair B-36, elle ne suffit pas à protéger un bombardier lourd à faible vitesse des attaques d'un chasseur à réaction. Mais elle jouera de plus en plus à mesure que les vitesses et les plafonds des adversaires se rapprocheront en s'élevant. On ne peut guère compter sur un succès de la défense dans un combat entre intercepteurs et chasseurs-bombardiers supersoniques de même formule.

L'engin air-air parera encore à cette déficience de l'interception. Conduit à quelques kilomètres de l'adversaire, il prendra à son compte cette phase terminale de la rencontre, sans qu'un avion piloté puisse lui échapper.

AVIONS OU ENGINS ?

Dans l'état des réalisations actuelles ou prochaines, l'engin sol-air ne peut encore suppléer l'intercepteur comme arme de défense pas plus qu'il ne peut prétendre à supplanter le canon.

L'ENGIN air-air ne se heurte pas aux mêmes difficultés. Quels que soient les progrès communs immédiatement prévisibles de l'intercepteur supersonique et du bombardier ou chasseur-bombardier de même formule, il rétablit au profit de l'intercepteur un avantage qui commençait à lui échapper.

Les Convair XF-102 conduits du sol sur leur objectif ont quelques années de suprématie indiscutée devant eux.

L'intercepteur aura su adapter l'engin à son service avant de se laisser évincer par lui.

VOIR ÉVOLUER et atterrir un hélicoptère est un spectacle extrêmement intéressant et auquel il n'est pas donné d'assister tous les jours sur un terrain de Guinée. Mais cet appareil a des mouvements parfois déconcertants, et, lorsqu'il s'apprête à atterrir à la verticale, sans prévenir, on comprend que la panique se soit quelque peu emparée des spectateurs.

EN CINQUANTE HEURES VOUS SEREZ PILOTE D'HÉLICOPTÈRE

PAR LE COMMANDANT H. BORIS

Il y a quelques années à peine il n'existait encore dans la plupart des pays européens ni réglementation concernant les hélicoptères, ni brevet de pilote ; les guerres d'Indochine et de Corée ont permis le développement actuel de la giraviation. L'armée française utilisa ses premiers hélicoptères en Indochine pour les évacuations de blessés et de malades. Cette expérimentation commença en 1950. Les services rendus furent considérables ; la section d'hélicoptères s'amplifia et, à l'heure actuelle, elle compte quatorze Hiller et huit Sikorsky S-51.

L'hélicoptère ne sera pas, à l'avenir, utilisé uniquement comme appareil sanitaire ; avec lui le commandement disposera du seul engin de transport qui autorise tous les déplacements sans aucune infrastructure. Il est donc logique de penser que le giravion sera de plus en plus utilisé non seulement pour des usages militaires, mais aussi pour les besoins civils.

Parallèlement au développement industriel, il a fallu songer à la formation et à l'entraînement du personnel technique. Notre Société avait, dès 1949, créé la première école de pilotage en Europe continentale, mais c'était alors une période de démarrage et d'expérimentation : les moniteurs eux-mêmes n'avaient qu'un petit nombre d'heures de vol sur hélicoptères ; les programmes étaient inexistants : c'était un travail de pionnier.

Aujourd'hui le problème est complètement différent ; nous disposons de moniteurs ayant une expérience de plus de mille heures de vol sur hélicoptère, et, de plus, des programmes sérieux, techniques et pratiques, ont été développés et acceptés par le ministère de l'Air.

L'Aéronautique civile fixait, en accord avec l'O. A. C. I., les conditions des différents brevets de pilote d'hélicoptère (pilote privé, pilote professionnel) ; il était donc logique que le ministère de l'Air songeât à créer, de son côté, un brevet de pilote militaire d'hélicop-

DE MÊME QU'EN CORÉE, l'hélicoptère a joué un grand rôle dans les opérations d'Indochine pour le transport des blessés et il a rendu, là aussi, des services qui ont été hautement appréciés. Notre photographie montre une opération d'évacuation sanitaire. Grâce à l'hélicoptère, ce blessé, qu appartenait à une unité encerclée par les Viets, pourra être transporté rapidement à l'arrière.

CI-DESSUS : LE SE-3120 : Il est appelé l' « Alouette » probablement parce que cet oiseau a la spécialité de l'envol vertical. Cet appareil triplace peut porter 300 kilos de fret. Il convient aux missions sanitaires et agricoles. Il présente des dispositions qui facilitent le passage en autorotation (ce qui est précieux en cas de panne de moteur) et le vol stationnaire, ce qui favorise son utilisation. **Ci-dessous :** des « marines » américains gagnent péniblement à travers la boue et la pluie l'hélicoptère qui, en Corée, va les transporter sur la ligne de combat. Certaines grandes unités américaines disposent maintenant de compagnies d'hélicoptères destinées à amener rapidement les renforts aux points névralgiques du combat.

tère. Les épreuves de ce brevet seront très proches de celles qu'exige le brevet civil de pilote professionnel.

L'armée de l'air, ne disposant que d'un nombre restreint de pilotes d'hélicoptères, ne pouvait songer, actuellement, à créer une école militaire : il était donc naturel que l'on confiât à notre Société, qui consacre la totalité de son activité au développement et à l'exploitation des appareils à voilure tournante, le soin de former et d'entraîner le personnel, tant pilotes que mécaniciens, qui faisait défaut.

Dans l'avenir, suivant en cela la tendance américaine, l'armée de l'air ne fera qu'un usage relativement restreint des hélicoptères. C'est essentiellement l'armée de terre qui bénéficiera de ces appareils. Aux Etats-Unis, les hélicoptères sont groupés en compagnies de transport réunissant dans une même compagnie des appareils légers, moyens et lourds, qui sont mis à la disposition des différentes armes pour des besoins déterminés.

Cela étant, le problème du recrutement du personnel s'est posé immédiatement : est-il préférable de former des élèves n'ayant jamais volé ou, au contraire, des pilotes confirmés ? Il n'y a pas de doute à ce sujet : l'élève n'ayant jamais volé bénéficiera de quelque avantage au début de son instruction, n'ayant pas à vaincre ses réflexes de pilote d'avion ; en revanche, il se trouvera complètement dépaysé lorsqu'il s'agira de naviguer et d'affronter des conditions atmosphériques défavorables. Donc il est indispensable de ne former que des pilotes ayant une certaine expérience aéronautique. Nous croyons qu'il est possible de trouver ceux-ci dans deux catégories fort différentes de personnel :

— Tout d'abord, la limite d'âge du personnel navigant astreint, dès quarante-deux ans, certains sous-officiers ou officiers subalternes à cesser tout vol. Pourquoi ne pas utiliser leur acquis ? Ce serait là une excellente pépinière de pilotes d'hélicoptères.

— Si la jeunesse est plus attirée par les avions à réaction, bon nombre de jeunes gens, cependant, s'ils étaient orientés vers les voilures tournantes, seraient heureux de se spécialiser dans ce pilotage. Les aéro-clubs locaux pourraient travailler dans ce sens. Bien qu'il soit trop tôt pour envisager encore de leur confier des hélicoptères, engins coûteux et délicats, des bourses de pilotage accordées aux plus méritants permettraient de recruter des pilotes d'hélicoptères.

Au fur et à mesure que se développeront les giravions comme moyen de transport civil, c'est vers l'armée de l'air que se tourneront les compagnies nationales ou privées pour le recrutement de leurs pilotes, comme elles le font actuellement pour les pilotes d'avion. Cette possibilité d'accéder à une branche de l'aéronautique en plein développement doit, certes, tenter les jeunes.

Il n'est pas dans nos intentions d'expliquer ici le pilotage même d'un hélicoptère, mais il semble intéressant de jeter un coup d'œil sur le programme d'instruction.

Pour les pilotes le programme est divisé en quatre phases. D'abord un stage élémentaire, comportant trente heures de vol, qui sont effectuées à notre école sur appareil léger Hiller. C'est aux environs de la quinzième heure qu'a lieu le lâcher, c'est-à-dire le premier vol de l'élève seul à bord. L'élève est soumis, au cours de ces pre-

mières quinze heures, à deux contrôles, qui ont pour but d'éliminer ceux d'entre eux qui ne présenteraient pas les aptitudes indispensables. Nous avons en effet plusieurs fois constaté que certains candidats n'assimilaient pas bien le pilotage de l'hélicoptère ; inutile de pousser leur entraînement, qui nécessiterait un nombre d'heures plus considérable que celui qui est prévu. A trente heures, c'est-à-dire à la fin du premier stage, l'élève passe des épreuves correspondant à celle du pilote privé d'hélicoptère.

Le stage complémentaire, comportant vingt heures de vol, est un stage de perfectionnement. Il s'effectue également sur appareil Hiller et comprend des vols de nuit, des vols sur flotteurs, des vols en altitude. A l'issue de ce second stage, l'élève totalise cinquante heures. Il est apte à partir en formation, sous réserve de ne piloter que des appareils légers.

Nous estimons qu'il est opportun de compléter ce stage par le stage dit « de transition », qui s'effectue sur appareil moyen, Sikorsky S-51 par exemple. Celui-ci a pour but de familiariser l'élève, d'une part, avec un type d'appareil différent et, d'autre part, d'utiliser un appareil d'un tonnage plus important.

Enfin, pour que le pilote soit complet, il lui reste à effectuer le stage « opérationnel », sur appareil lourd. Le modèle choisi est l'appareil S-55, et le stage comportera toutes les manœuvres dont cet appareil est capable : travail du treuil hydraulique, vol à pleine charge, en altitude, etc.

Le pilote ainsi formé peut être considéré comme « opérationnel » dès son arrivée dans sa formation.

Les vols commencent à l'école à 9 heures du matin, mais dès 8 heures les élèves doivent, sous le contrôle de leur moniteur, procéder à une inspection de l'appareil sur lequel ils vont prendre place. Puis les tours de piste commencent ; tandis que l'un d'eux, avec le moniteur à bord, s'évertue à dompter sa machine, ses camarades, au sol, suivent ses évolutions et doivent analyser les fautes commises : on apprend beaucoup à voir voler les autres.

A midi, c'est le déjeuner, mais évidemment la conversation ne roule que sur les voilures tournantes, les progrès de chacun, les erreurs commises.

L'après-midi débute par une heure de cours théorique, et souvent celui qui le matin était fier de « son pilotage » « sèche » lamentablement devant le tableau noir : pour être pilote d'hélicoptère il faut connaître à fond la théorie, savoir pourquoi et comment vole un appareil, il faut raisonner constamment.

Après de nouveaux vols, la journée s'achève par une dernière heure de travaux pratiques à l'atelier ; le futur pilote doit aussi être capable de détecter

Voici, au cours d'une parade aérienne, l'hélicoptère « Volontaire-Jean-Graffeuil », photographié en vol au-dessus du terrain de Tansennhut. De plus en plus fréquentes sont les participations de ces engins aux parades militaires, aussi bien outre-Atlantique qu'en Europe. La dernière grande manifestation a eu lieu à Spithead, lorsque la reine Elizabeth a passé en revue les forces aéronavales britanniques.

LA PLANCHE DE BORD DU « HILLER ». Elle montre les instruments utilisés pour la conduite de l'appareil. Tout d'abord, on remarque, verticale, la double commande cyclique. C'est elle qui permet au pilote de contrôler le sens de déplacement de son appareil. **A l'avant, en bas,** on voit le palonnier. Grâce à cet instrument l'élève contrôle la direction de l'appareil qu'il pilote. Il lui faut aussi régler la vitesse ascensionnelle, résultat qu'il obtient en utilisant la commande de pas collectif qui se trouve entre les coussins. Par ce levier de pas collectif dont il tient la poignée dans sa main gauche le pilote commande le pivotement des pales du rotor. En diminuant le pas collectif le pilote diminue également la force ascensionnelle et amène l'appareil au vol stationnaire. Quant à l'atterrissage, il peut s'effectuer, soit au moteur, soit par autorotation, les gaz étant coupés et le rotor continuant sur sa lancée.

UN MONITEUR explique à des élèves mécaniciens le montage et le réglage d'une transmission. Construire en série des hélicoptères est le moyen de réduire le prix de revient et aussi de diminuer les frais d'entretien, qui sont encore présentement fort élevés. D'autre part, les moyens techniques propres à accroître la sécurité doivent être appliqués à l'hélicoptère. On s'en préoccupe. Il convient d'ailleurs de remarquer que d'ores et déjà le matériel se comporte bien et que les accidents, lorsqu'il s'en produit, doivent le plus souvent être attribués à des erreurs de pilotage. A ce propos notons que le pilote d'avion a parfois quelque difficulté à s'assimiler les règles de pilotage de l'hélicoptère, qui sont différentes et exigent de tout autres réflexes.

un défaut, de localiser une vibration, de signaler avec précision à son mécanicien le travail à exécuter.

Le soir venu, les mécaniciens s'affairent sur les machines pour les préparer aux vols du lendemain.

Dès les premières heures il est indispensable d'inculquer aux jeunes élèves un certain nombre de principes et de règles précises qui, parfois, sont en opposition apparente, mais apparente seulement, à celles qui sont enseignées pour le pilotage des appareils à voilure fixe. Comme le disait mon ami Guillaume Busson, président de la commission de giraviation de l'Aéro-Club de France, tout pilote d'hélicoptère doit appliquer la règle, la règle avant, la règle pendant, la règle après, toujours la règle ; l'exception ne faisant que la confirmer.

Une autre des principales préoccupations de l'école est d'entraîner les pilotes à l'autorotation :

Tout hélicoptère est prévu pour que, en cas de ralentissement ou d'arrêt du moteur, le rotor continue à tourner au même régime qu'en vol normal. Deux conditions sont nécessaires pour cela :

1° Il faut qu'il existe, entre le moteur et le rotor, un dispositif de roue libre automatique ;

2° Il faut que le pilote réduise instantanément le pas des pales du rotor avant que celui-ci ait ralenti d'une façon appréciable. Le délai dont dispose le pilote est, environ, de deux à quatre secondes.

Pendant le vol en autorotation l'appareil reste entièrement contrôlable et peut atterrir sans difficulté.

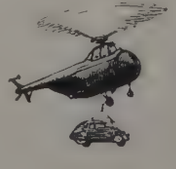
Notre école se charge en même temps de l'instruction des pilotes et de la formation des mécaniciens d'hélicoptères, car s'il est vrai qu'un bon mécanicien d'avion peut passer d'un type d'appareil sur l'autre sans trop de difficultés, ce même mécanicien se trouve complètement dépaysé lorsqu'on le met en présence d'un giravion.

Le stage des mécaniciens dure six semaines ; six semaines au cours desquelles leur temps est partagé entre des cours théoriques, des exercices pratiques, des réglages et des démontages. Il est bien entendu que, là aussi, il ne s'agit que de transformer des mécaniciens d'aéronautique en mécaniciens d'hélicoptères, mais qu'il ne saurait être question de former des mécaniciens n'ayant eu comme base d'instruction mécanique que celle du garage dans lequel ils ont travaillé autrefois.

Le pilotage de l'hélicoptère est plus fatigant, incontestablement, que celui de l'avion ; non seulement le pilote doit de ses deux seules mains s'occuper de trois commandes différentes, mais encore son attention doit être constamment fixée sur ses instruments de bord ; il en résulte qu'un moniteur d'hélicoptère peut difficilement faire voler plus de quatre élèves dans la journée. La durée totale des trois premiers stages est de trois mois environ ; il s'ensuit que le potentiel de « production de pilotes » par hélicoptère est d'environ seize pilotes par an et que pour arriver à sortir environ quatre-vingts pilotes il est nécessaire d'avoir à sa disposition cinq machines légères et deux machines moyennes. Il est facile, en fonction de ces données, d'établir la dotation en matériel d'une école.

La direction d'une école est une source de soucis constants. Si le moniteur, devant l'irrégularité d'un élève, sent parfois le découragement s'emparer de lui, il n'est, en revanche, pas de plus grande satisfaction lorsqu'en fin de stage, les brevets distribués à chacun, autour des bouteilles de champagne traditionnelles, le chef-pilote lève son verre à la santé de la promotion et contemple ceux qui, hier encore, étaient des débutants et qui demain, peut-être, inscriront leur nom dans l'histoire de l'aéronautique.

H. Boris,
directeur général d'Helicop-Air.



★

M. Jean Henry **(à gauche)**, chef du département des moyens commerciaux d'Air France, et le directeur du centre d'Orly, M. de Moncan. Successeur de Didier Daurat, c'est un ingénieur des plus distingués, aussi au fait de la technique que de la pratique des avions et des automobiles les plus rapides.

NON... LA GUERRE DES SEXES

N'AURA PAS LIEU A « AIR FRANCE »

OU HOTESSES ET STEWARDS S'ATTACHENT A RÉALISER LE MEILLEUR DES SERVICES

PAR PAUL MOUSSET

QUE pensera, que répondra, que fera, à votre avis, un Français qui, plus ou moins morose, à 3.000 ou 4.000 mètres d'altitude, dans un « Constellation », entend soudain une voix lui reprocher : « Now, now, can't you smile... » — autrement dit : « Allons, allons, souriez... » ? Il lève les yeux, voit l'assez joli visage d'une jeune personne qui, souriante, elle, mais avec une nuance de blâme, insiste : « J'attends... ». Elle n'attendit pas longtemps dans le cas de ce compatriote, mon compagnon de route. La réaction de celui-ci découragea toute incertitude. Passe d'armes dont je fus témoin, voilà peu de temps, et qui mit aux prises, entre New-York et Louisville, un Parisien et une stewardess américaine. Quand, peu avant l'atterrissage, cette brave petite me rejoignit dans le fumoir, installé en rotonde au fond de l'appareil : « Je crains, s'excusa-t-elle, d'avoir manqué de doigté avec votre ami. Mon intention n'était nullement de le fâcher. — Mais pourquoi, demandai-je, le voir sourire à toute force ? » Elle se plaignit : « Qu'il sourie ou non, que voulez-vous bien que ça me fasse, à moi ? Mais la Compagnie exige que les passagers soient de bonne humeur. Surtout, elle veut que soient respectées les statistiques prouvant que plus les gens empruntant nos lignes s'en vont vers le Sud, plus ils paraissent détendus et heureux ! »

Autres pays, autres mœurs. Autres conceptions publicitaires. Ce Français qui bousculait ainsi les statistiques eût été pour un peu stigmatisé « a-social » par certains. Je le plaisantai de sa mésaventure. Il riposta : « J'aspire au jour où partout les avions auront été débarrassés de ces filles. »

Ce sentiment, je ne l'entendais pas exprimer pour la première fois. Un sentiment dont je souhaite ici faire justice. Car si des films, des livres, des articles ont contribué à donner une idée fausse de l'hôtesse de l'air, je viens d'acquérir une vue nouvelle de la question, en ce qui concerne du moins notre grande compagnie nationale Air France. Enquête d'abord projetée à la suite de rumeurs, de récriminations portant, à priori, en germe des développements, des rebondissements assez sensationnels. Une « guerre des sexes » entre hôtesses de l'air et stewards allait-elle alors affliger Air France ? Me déplaçant par air le plus souvent, je n'avais pas été sans entendre de nombreux sons de cloche. Ils semblaient présager la bagarre. Toutefois, avant de dire pourquoi, cette enquête, je l'ai finalement entreprise, quelques détails sur l'hôtesse de l'air, ses origines et son évolution.

DÉTRONEMENT DES PIN-UP

DANS ce domaine, les Etats-Unis nous montrèrent la voie. Mais sait-on pourquoi les compagnies américaines d'aviation recrutèrent, bien avant la guerre, de jeunes beautés, qu'elles installèrent à bord ? « Afin d'ancrer dans l'esprit des passagers la notion de sécurité. » On s'explique : longtemps, les Américains rechignèrent à l'emploi de leurs lignes aériennes intérieures. La crainte d'accidents demeurait chez eux très forte. Crainte que ne faisaient rien pour dissiper, bien entendu ! les compagnies de chemin de fer et d'autocars transcontinentaux. D'où cette idée de certains : « Des voyageurs sachant la présence continue de très jeunes filles à bord des avions finiront par avoir honte de leur propre pusillanimité. » Le calcul se révéla juste. Quand Tarzan et le « he-man » prennent figure de symboles quasi nationaux, un homme éprouve quelque vergogne à ne point oser faire ce qu'accomplit une femme sans même avoir l'air d'y penser. Et, à cette époque encore héroïque, les « glamour girls » (on ne disait pas encore « pin-up ») choisies par les compagnies aériennes remplirent un rôle de simple accueil. A vrai dire, elles ne se fatiguaient guère. Mais leurs commettants ne leur demandaient que de charmer les yeux et, surtout, de rassurer par leur présence. Tâche qu'elles remplissaient en moyenne six mois, puis elles se mariaient. Comme le dit, non sans esprit, quelqu'un : « Sans doute faisaient-elles ainsi le bonheur de leur mari ; pas celui de la compagnie. » Puis, comme les voyages aériens entraient dans les mœurs, comme il est, d'autre part, fort difficile en Amérique de dénicher l'équivalent masculin des serveurs, garçons de café, stewards d'Europe, les grands maîtres de l'aviation commerciale aux U. S. A. décidèrent la transformation de l'objet de luxe qu'était l'hôtesse en une stewardess ayant pour fonction principale d'assurer le service. Une page était tournée.

QUAND LES GARÇONS S'EN PRENNENT AUX FILLES

LA France, elle, ne découvrit les hôtesses de l'air qu'après la libération, en 1946. Grand enthousiasme. Ravis d'un sujet d'article sortant de l'ordinaire, des journalistes chantèrent sur tous les tons les quelques jeunes filles appelées par Air France pour représenter, entre Paris et les autres capitales, la grâce, le charme français et une élégance qui, après quatre années d'occupation, reprenait une place éminente. D'aucuns ne craignirent pas de les qualifier d' « ambassadrices ». La coupe de leur tailleur bleu marine, une modification à leur uniforme devinrent de petits événements. On les interviewa. Si on ne leur demanda pas leurs impressions sur la politique internationale à la veille de telle ou telle grande conférence, ce fut tout juste. Grâces soient pourtant rendues à presque toutes ces demoiselles ! Encensées, accablées de louanges, élevées au pinacle, la logique eût voulu qu'elles devinssent insupportables ! La grande majorité d'entre elles restèrent aimables et simples. Peut-être, sur divers parcours, quelques-unes avouaient-elles une légère tendance à favoriser des passagers plutôt que d'autres. « La course au mariage ! », ricanaient des misogynes, plus nombreux parmi les Français qu'on ne le croit communément. Médisance ! A l'heure actuelle, « une seule » hôtesse de l'air a épousé un passager. Des indices n'en laissaient pas moins deviner qu'on s'orientait, comme en Amérique, vers un changement.

Ici, laissons la parole à un steward, un de ceux dont les propos me donnèrent l'éveil : « Voyez-vous, me dit-il, après la guerre, dans les débuts, que comprenait le personnel de cabine sur un avion d'Air France ? Un

commissaire, une hôtesse et un steward. Le commissaire envers nous le prenait d'un peu haut. L'hôtesse, plus encore. Tout le travail nous retombait dessus. Ah ! ce n'a pas été une période amusante. Elle dura jusqu'aux environs de 1949, où l'on supprima les commissaires. Qui devint alors la grande patronne ? L'hôtesse ! Pendant quelque temps, ça a marché, très bien avec certaines. Pas avec toutes. Que voulez-vous ? Il est bien rare que des hommes aiment obéir à des filles, surtout quand ils estiment connaître leur métier mieux qu'elles et, surtout, quand ils les savent mieux payées qu'eux. » Et un autre : « Pour la défense de nos intérêts nous avons créé notre propre syndicat. Croyez-vous qu' « elles » soient venues avec nous ? Quelques-unes. Les autres s'estimaient moralement, intellectuellement si supérieures à nous qu'elles ont fait cause commune avec les commandants de bord ! »

Ah ! ils n'étaient pas tendres, mes amis stewards ! Le pis est qu'ayant eu à déplorer jadis les airs assez lointains de quelques hôtesses j'inclinais assez à leur donner raison. Sans accepter en bloc leurs doléances, j'enregistrais cet aveu ingénu : « Presque tous, nous sommes antihôtesses ! » J'interrogeais : « Pourquoi ? — Voici, me déclaraient les plus modérés. Notre travail est extrêmement pénible. Il l'est encore plus pour une femme, moins résistante. Alors, si celle-ci se montre exténuée, c'est l'homme qui se tape tout le boulot. » « En effet, continuait un de ses camarades, même si l'on pouvait s'affranchir d'un réflexe de courtoisie, de galanterie (le service avant tout), la fille éreintée, on fait son travail. Normal, direz-vous. Peut-être. Nous préférons pourtant voler entre hommes. »

Restait, en toute impartialité, à interroger ces demoiselles. A mon vif étonnement, je les trouvai plus objectives, plus posées que les hommes. Elles se défaisaient mal, certes, d'un léger complexe de supériorité. Certaines estimaient excessif, presque vexant, qu'appartenant déjà à Air France elles eussent dû se plier à un nouvel examen. Dans l'ensemble le malaise ne pouvait être nié. Je gardais dans l'oreille cette affirmation d'un steward avec lequel j'avais dîné à Saïgon et qui, me parlant du duel stewards-hôtesses, m'avait promis : « Ça va barder... » Cela se passait l'an dernier. L'autre jour, sur une piste d'aérodrome, qui rencontrai-je ? Ce même steward. Nous nous serrâmes la main. « Alors, lui demandai-je, vous en avez liquidé beaucoup ? — De quoi ? — D'hôtesses. » Il sourit : « Oh ! de petites discussions de temps à autre. Tout bien réfléchi, elles sont bien, vous savez, nos hôtesses... — Quel miracle ! admirai-je. A quoi est-il dû ? — Vous devriez voir, dit-il, M. Henry. »

INNOVATION : LE CHEF DE CABINE

JE ne connaissais pas M. Henry. Ou plutôt (mais je n'avais pas fait le rapprochement) je ne connaissais que lui. Quiconque a voyagé durant les années de l'avant-guerre sur la Transatlantique est inexcusable de l'avoir oublié. Commissaire à bord du « Champlain », de « l'Ile-de-France » et de bien d'autres paquebots, ce Breton aux yeux vifs, dont on ne sait si l'on doit le plus louer l'intelligence ou l'esprit de décision immédiate, donna toute sa mesure sur cette merveille de vitesse et de goût que fut ce « Normandie » dont l'incendie dans le port de New-York demeure un troublant mystère.

Au G. Q. G. d'Air France, sur les Champs-Elysées, M. Jean Henry se pare du titre qui, de prime abord, déconcerte le profane : « chef du département des moyens commerciaux ». Tel je l'avais vu si souvent à bord, tel je le retrouvai dans cet immeuble surpeuplé, dans un bureau où le téléphone ne cesse de sonner et où, à ma grande satisfaction (spectacle devenu, je le regrette, trop peu fréquent), il prend comme autrefois ses responsabilités en trois secondes et lance des ordres d'une précision parfaite. Le contact rétabli, je lui demandai : « Alors, cette guerre des sexes : stewards-hôtesses ? — Pas question ! dit-il. — La tension qui existait entre hommes et femmes à bord a-t-elle donc vraiment diminué ? — Fini ! trancha-t-il. — Comment y a-t-on mis bon ordre ? — Par quelques mesures de justice élémentaire. — Lesquelles ? »

Sans marquer (mais je le devinais de reste) qui avait été l'artisan de réformes dont il dressait le détail, il me déclara, avec cet art d'aller droit au fait qui lui appartient en propre : « La position d'infériorité du steward à l'égard de l'hôtesse constituait trop souvent un état de fait regrettable, contre lequel il importait de réagir. Certains de ces garçons avaient une formation ou un passé hôtelier qui, à terre, au bout de quelques années leur aurait permis d'accéder, dans leur partie, à des situations fort belles de sous-directeur ou de directeur d'hôtel. Or ils restaient parfois sous les ordres de jeunes filles qui, professionnellement, ne les valaient pas. D'où un principe, nouveau peut-être, mais désormais impérieux : « égalité totale des sexes ». C'est pourquoi l'on a créé le poste de chef de cabine, qui a, devant le commandant de bord, la responsabilité commerciale de l'avion. Les pilotes, l'équipage s'occupent de la conduite de l'appareil, du décollage à l'atterrissage. Homme ou femme, le chef de cabine a pour devoir d'assurer la perfection du service dans la partie de l'avion réservée aux passagers. Par conséquent : aux stewards comme aux hôtesses (nous ne les appelons pas : stewardesses, mais toujours hôtesses de l'air), payés maintenant les uns et les autres au même tarif, un examen, qui n'est pas facile, permet d'accéder, s'ils en ont les capacités, à un rang supérieur, celui de chef de cabine. Position de commandement, position de grande responsabilité. Résultat : sur certains parcours, dans certains secteurs, des hôtesses commandent aux stewards ; dans d'autres, un steward, chef de cabine, a l'hôtesse sous ses ordres. Le sexe n'a rien à voir ici ni le favoritisme. Le mérite, la valeur seuls comptent. Et si ça ne marche pas, mais cette éventualité devient très rare, on remplace. D'ailleurs, ajouta M. Henry, si vous voulez voir comment marchent les choses maintenant, accompagnez-moi un jour à Orly. Maison de verre. Ce que vous voudrez voir, vous le verrez. »

SPEECH D'ACCUEIL AUX CANDIDATES-HOTESSES

AU début du mois je le retrouvai à Orly. Occasion de choix : M. Henry, qui assure par ses services le recrutement de stewards et d'hôtesses, allait ouvrir par une conférence le stage de candidates hôtesses. Dans une pièce jouant les salles de classe, une vingtaine de jeunes filles l'attendaient. Venues des quatre coins de la France, mais surtout Parisiennes, elles offraient l'apparence encore un peu ambiguë de débutantes à l'aube d'une carrière. Plusieurs étaient fort jolies. Toutes paraissaient remplies de bonne volonté. A tour de rôle, elles se levaient, se présentaient. M. Henry, qui a quelque quatre cents stewards et hôtesses sur ses registres et les connaît presque tous individuellement, se rappelait déjà, bien qu'il ne les eût guère vues qu'une fois, le nom de la plupart de celles-ci. Alors, à ces candidates qui pendant quelques mois vont accomplir un stage, se former à un métier ardu il exposa sans ambages ce que la compagnie, ce que lui-même attendaient d'elles. Ah ! nul ne l'accusera d'avoir voulu leur dorer la pilule ! A ces filles, dont aucune encore n'avait volé, il présenta la situation de la façon la plus nette : « Le but visé par Air France ? Alors qu'entre les grandes nations la concurrence aérienne s'affirme avec une force accrue : être la première compagnie aérienne du monde. La France possède une tradition d'accueil, de cuisine, de vins incomparable. Nul ne doit s'endormir sur ses lauriers. La vie actuelle requiert une vigilance constante... En ce qui vous concerne, leur expliqua-t-il soudain, c'est de l'hôtellerie dans l'air que vous allez faire. Métier dur, ingrat, difficile, qui ne souffre pas la médiocrité. Un métier d'accueil « et de service ». Puis, tandis qu'il insistait sur le fait que s'il existe deux sortes d'hôtesses, les bonnes et les mauvaises, et que seules sont dignes d'Air France les bonnes, les très bonnes, il prévenait ces élèves des côtés parfois peu enthousiasmants du « service », alors que des passagers sont souvent grincheux, exigeants... ou malades. Des épisodes pittoresques agrémentaient son monologue : celui, par exemple, de cette femme mince, enveloppée dans un grand manteau vague, dont nul, à l'embarquement, ne soupçonna l'état et qui n'en donna pas moins récemment le jour, entre Paris et Alger, à un bébé. Qui l'accoucha ? L'hôtesse, M^lle^ Chauvet, au pied levé et dans des conditions telles qu'un aréopage de médecins, ensuite, à terre, lui vota des félicitations.

En écoutant le conférencier (et l'expérience me soufflait qu'il ne forçait pas la note) j'admirais à part moi ces jeunes filles qui pour être de « très bonnes » hôtesses devraient avoir autant de caractère que d'abnégation et connaître tant de choses ! Car, si leur rôle a un peu évolué depuis les débuts, il n'en reste pas moins qu'à côté de la tâche de service qui est essentiellement la leur on les veut aimables, diplomates, instruites, parlant plusieurs langues et si informées de ce qui se passe tant à Paris qu'à New-York, Nairobi, Rio, Saïgon ou Tokio qu'elles puissent renseigner leurs passagers sur les spectacles, les excursions, etc., les questions, les curiosités d'un passager étant inimaginables. Des merveilles, voilà ce qu'elles doivent devenir ! « Des moutons à cinq pattes. » Eh oui ! Il n'y va pas seulement du renom de la compagnie, mais, par incidence, de celui de la France.

SERVIR

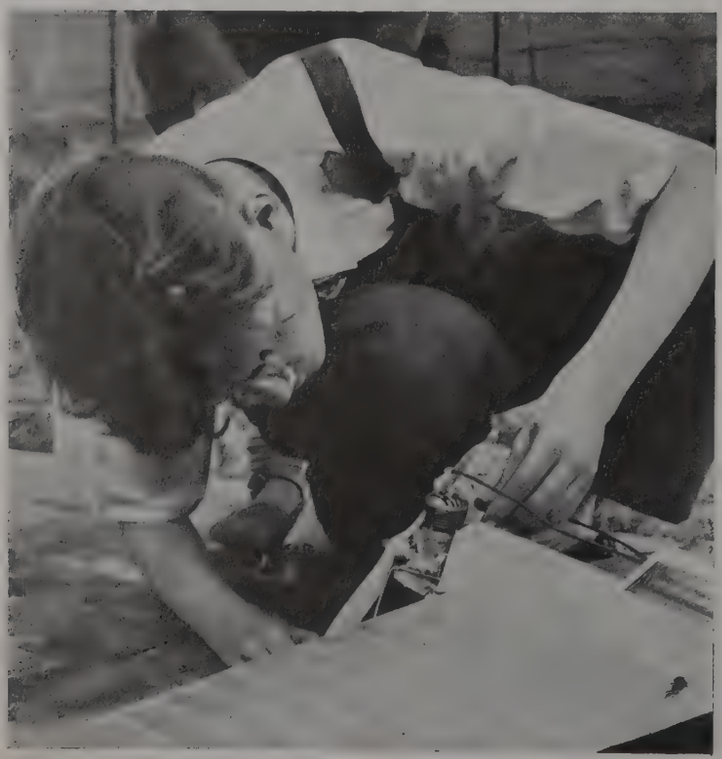
COMBIEN je comprenais l'orateur ! Et qu'il avait raison ! En vieux routier du ciel, je sais ne plus jamais vouloir prendre telle ligne, étrangère, empruntée l'autre jour et dans un avion de laquelle, sur un assez long parcours, il me fut impossible de me procurer une carte, où l'hôtesse se révéla incapable de me dire quelle ville, quel fleuve nous survolions. Trop souvent, et trop souvent à juste titre, d'aucuns ont reproché aux Français leur négligence, « leur mépris de l'information ». Pourtant, à qui s'adresser sinon à l'hôtesse ou au steward pour savoir où l'on se trouve, quelle sorte de vêtement mettre à une escale, à l'arrivée ? Il peut y faire très froid ou très chaud. Alors ? En somme, sans une tenue parfaite, sans un sens aigu de l'accueil, sans une pratique du service (repas à heures fixes, biberons, bouillies aux bébés, champagne, vin ou whisky à toute heure du jour ou de la nuit à qui en réclame, journaux, revues, conversation à un passager qui s'ennuie) pas de bonne hôtesse, pas de bon steward. Aussi, après un entraînement astreignant, que sanctionne un examen minutieux, rien d'étonnant qu'une de ces filles soit censée pouvoir dire à brûle-pourpoint quelle est la capitale de l'Uruguay ou celle du Honduras, qui est M. Louis Saint-Laurent, comment se rendre de Idlewild ou de La Guardia à la 42^e^ rue à New-York. Surtout, c'est naturel, il faut qu'elle soit parfaitement au courant de tout ce qui concerne Paris. Conclusion : pas de place pour l'amateur. Celles qui ne l'auraient pas compris, trois personnes sauraient d'ailleurs, pendant le stage, les en persuader : M. Laurain, chef du service commissariat, son adjoint, un ex-pilote, M. Barrois, et une hôtesse, ancienne élève de l'école hôtelière de Grenoble, M^lle^ Jacqueline Boursin. Car une mission, une seule, s'impose également à stewards et à hôtesses : non pas de faire de beaux, de longs voyages, mais de servir. La compagnie. Le pays.

Combien j'ai aimé le sérieux avec lequel ces vérités, qui vont plus loin que « le commercial », ont été exposées à ces jeunes filles, à la veille du jour où Air France va s'enrichir de « Super-Constellations », de « Vickers Viscount », de « Comet », de « Breguet Deux Ponts ». Et j'ai été plus heureux encore, grâce à l'amabilité de M. de Moncan, d'assister, sur la piste, entre midi et midi trente, à plusieurs arrivées d'avions. Si je ne pus voir le chef cuisinier de l'hôtellerie d'Orly, qui prépare quotidiennement quelque deux mille repas (il avait profité de son jour de congé pour aller, à Londres, suivre le couronnement), il me fut donné de m'entretenir avec quelques stewards et hôtesses. Citerai-je, entre autres, la personne cultivée qu'est M^lle^ Solange Catry, qui, après sept ans de ligne, se déclare aussi enthousiaste qu'au premier jour et affirme qu'une traversée l'intéresse moins que les passagers ? ou un steward comme M. Marjolet, happé à l'atterrissage de l'avion de Douala ? ou M. Ferrage, avec ses 2 millions de kilomètres ? ou M. Cambessédès, ancien élève des H. E. C., qui déclare le métier passionnant et nous parlait d'un petit Américain qui avait peur dans le train, n'ayant, depuis sa naissance, jamais voyagé qu'en avion ? Est-ce M^lle^ Creuse qui nous raconta l'histoire de cette religieuse, embarquée à Dakar, qui n'osait point s'approcher du hublot, de crainte de tomber ? Je suis certain en tout cas que c'est elle qui, en apprenant qu'avant peu les hôtesses seront dotées de robes élégantes et légères pour les pays chauds se réjouit : « Oh ! tant mieux, parce qu'à Lomé il fait vraiment une douce température... »

Des avions s'annonçaient, apparaissaient au-dessus d'Orly. Leur vol s'alourdissait. Ils se posaient enfin, roulaient, s'arrêtaient. Des passagers descendaient. Ils venaient de Douala, de Saïgon, de Maurice. Cet exotisme m'importait moins que la mine de ces stewards, de ces hôtesses, frais et fraîches malgré un long, un dur trajet, et la spontanéité qui leur faisait répondre à ma question : « Toujours contents du métier ? — Enchantés ! » Gentillesse dénotant la bonne santé physique et morale d'un employé autant que la compréhension d'un employeur. Allons ! Air France est dans le bon chemin. Pour paraphraser l'anecdote dont je me suis servi en tête de cet article : nul n'a besoin, à Air France, de faire sourire les gens en dépit d'eux-mêmes...

Mlle CREUSE (en haut) manifeste sa joie en apprenant que les hôtesses seront prochainement dotées de robes légères. « Tant mieux, s'écrie-t-elle, parce qu'à Lomé il fait vraiment chaud ! »

Stewards et hôtesses doivent souvent jouer le rôle de bonnes d'enfants. A gauche, Mlle Rioux, venant de l'île Maurice.



LA CONSTRUCTION DE MODÈLES RÉDUITS d'avions et de planeurs constitue pour des jeunes gens une activité extrêmement intéressante. **Ci-dessus :** l'atelier est garni aux murs et au plafond de types très variés d'appareils. Cette diversité est un grand motif d'attrait pour les jeunes modellistes. Ils passent une partie de leurs jeudis et de leurs dimanches d'hiver à établir et à mettre au point des appareils qu'ils présenteront l'été au cours de compétitions.

LES INSTRUCTEURS s'emploient à ne pas rebuter des élèves qui leur arrivent pleins d'enthousiasme et qui, souvent, entrevoient, au delà des modèles réduits, le temps où ils piloteront des planeurs ou des avions véritables. Aussi les difficultés de la fabrication sont-elles prudemment graduées de manière à conduire de modèles très simples au modèle à moteur qui requiert de sérieuses connaissances **(ci-contre).** On voit **(en haut de la page suivante)** les moniteurs de l'Aéro-Club de Paris-Centre donnant un cours technique aux jeunes modellistes

DÈS L'ÉCOLE, enfants et jeunes gens se passionnent POUR CONSTRUIRE DES AVIONS QUI VOLENT

NOS enfants sont nés sous le signe de l'aviation. Des bambins de trois et quatre ans s'écrient, en levant leur frimousse vers un point vrombissant du ciel :

« Regarde, maman, un avion à réaction ! »

Et pourtant, si les traits essentiels des avions sont pour eux la marque naturelle des temps, l'avion demeure inaccessible aux enfants et même aux adolescents.

C'est pour donner aux jeunes le goût réel de l'aviation autrement qu'en leur faisant lever le nez vers des appareils évoluant à plusieurs milliers de mètres au-dessus d'eux que l' « aéromodellisme » a fait son entrée à l'école.

La construction de modèles réduits d'avions est un excellent tremplin pour pratiquer un peu plus tard le vol à voile et ensuite le vol à moteur.

Le 6 juin 1951, une convention était signée entre le ministre de l'Education nationale et le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme (dont dépend le Service de l'aviation légère et sportive, dit S. A. L. S.). Elle consacrait l'enseignement de l'aéromodellisme dans les écoles du premier et du second degré, pendant les heures d'activités dirigées. Depuis 1947 il existait déjà des sections scolaires aéronautiques. Mais de 1950 à 1952 leur nombre a atteint 3.200. Plus de vingt mille jeunes, répartis dans ces sections, ont reçu durant l'année scolaire un enseignement préaéronautique.

Si l'aéromodellisme est une excellente formation manuelle — et qui passionne les jeunes — un enseignement technique est également donné aux élèves. Des éléments de sciences physiques, de mathématiques, de géographie adaptés à l'aéronautique sont enseignés, ainsi que des notions d'histoire de l'aviation, d'aérodynamique et d'aérologie.

Le brevet élémentaire de sports aériens (B. E. S. A.), qui sanctionne ces études, peut être passé par les élèves des cours complémentaires, des centres d'apprentissage, des lycées et des collèges modernes et techniques.

Les classes d'aéromodellisme.

DANS l'enseignement du premier degré, la construction des modèles réduits d'avions est très suivie. Elle a lieu dans les écoles, une heure et demie par semaine, pendant les activités dirigées.

Nous avons interrogé à ce sujet l'un des dirigeants de l'aviation populaire, service rattaché à l'Education nationale.

« Les sections scolaires les plus actives se trouvent dans l'Est, le Nord et la région nord-ouest de la France. Viennent ensuite les sections du Centre et du Sud-Ouest. Le Massif central est actif également. Toutes ces sections sont affiliées à des aéro-clubs. Les élèves paient une cotisation annuelle minime.

— Quelles sont les activités aéronautiques offertes aux jeunes ?

— A partir de douze ans — et jusqu'à la sortie de l'école et même au delà — on peut faire de l'aéromodellisme. Les classes du certificat d'études sont, à vrai dire, les plus chargées. Lorsqu'ils atteignent seize ans, les jeunes nantis du B. E. S. A. peuvent faire du vol à voile.

— Dans quelle proportion le pratiquent-ils ?

— Environ 30 à 40 % des inscrits à nos sections. Et, enfin, à partir de dix-huit ans ils peuvent accéder au vol à moteur. Malheureusement, l'heure de vol atteint 3.500 francs, ce qui n'est pas à la portée de tous.

— Revenons à l'aéromodellisme. Comment fonctionne une section scolaire ?

— Les cours sont donnés par l'instituteur — ou l'institutrice — car bien des fillettes se passionnent aussi pour les modèles réduits d'avions. Les maîtres ont reçu une formation spéciale au cours de stages. Après le stage dit d' « initiation » — et qui ne donne qu'une formation succincte d'aéromodellisme — a lieu celui de perfectionnement, où la théorie et la construction sont étudiées plus à fond. Un certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique est délivré aux membres de l'enseignement ayant participé à ces deux sortes de stages.

— Et d'où viennent le matériel et l'outillage nécessaires aux classes ?

— Les outils et le balsa nous sont fournis gratuitement par le Service de l'aviation légère et sportive et par l'intermédiaire de l'Aéro-Club. En classe les élèves font un travail individuel ou parfois par équipe pour certains modèles. Chaque enfant peut facilement réaliser deux appareils au moins dans son année. Ils sont, naturellement, sa propriété. »

Le modèle réduit en compétition.

DANS la région parisienne il n'existe pas de sections scolaires. Est-ce dû aux distractions multiples qui sollicitent les jeunes ou à un désintéressement du corps enseignant ? Nous n'avons pu en établir exactement les raisons. Toutefois, il est bien évident que si l'aéromodellisme entrait, comme en province, dans les heures d'activités dirigées, un grand pas serait fait. Au lieu de travaux de vannerie proposés dans certains établissements du second degré, la construction de modèles réduits intéresserait davantage les jeunes gens et les jeunes filles de douze à seize ans.

Malgré tout, il y a de jeunes Parisiens qui construisent des modèles réduits d'avions, hors de l'école, certes, mais sous la compétente direction de moniteurs.

A l'Aéro-Club de Paris-Centre, un atelier est réservé aux jeunes de douze à vingt ans au moins. Son chef moniteur, expert en aéromodellisme et ex-champion de vol à voile, nous a présenté les différents modèles réduits réalisables :

« Ces appareils se font d'après des plans. Le rêve de tout modelliste assez « calé » est d'ailleurs de concevoir lui-même son plan. Le premier modèle à construire peut être réalisé par un débutant en trois séances. Puis vient toute la gamme des planeurs, des avions à moteur à caoutchouc, des moto-modèles (qui sont équipés de moteurs à deux temps) et des maquettes volantes d'appareils existant. »

Au plafond et aux murs de l'atelier est, en effet, fixée toute une flotte aérienne bigarrée. Mais l'ambition de tous les jeunes modellistes est naturellement de faire voler ces appareils et même de les faire participer à des compétitions. C'est pourquoi, si les jeudis et les dimanches d'hiver se passent à construire et à mettre au point les modèles, presque tous les dimanches d'été sont consacrés à des compétitions entre aéro-clubs.

A chaque rencontre trois séries d'épreuves sont offertes aux concurrents : le vol libre, le vol circulaire et le « team-racing ». La première consiste à lancer l'appareil dans les airs. Celui qui va le plus loin a gagné. Lors d'une récente compétition, un moto-modèle parti d'Evreux a atterri dans la proche banlieue de Paris.

Le vol circulaire se pratique dans tous les aéro-clubs sur une piste circulaire, de rayon différent suivant la vitesse. Le modelliste se place au centre de la piste ; il est le véritable pilote de son avion. Il tient à la main une poignée-manette qui commande les câbles reliés à l'avion et permet le vol en profondeur (la force centrifuge assurant le vol circulaire). A ces compétitions peuvent prendre part : les appareils normaux d'entraînement, les appareils de vitesse (certains modèles à moteur atteignent 230 km.-h.) et les avions d'acrobatie, auxquels toutes les figures de l'acrobatie aérienne sont permises : looping, huit, vol sur le dos...

Cette pratique du vol circulaire donne au jeune modelliste la sensation de piloter réellement, ce qui l'incite bien souvent à faire du vol à voile, puis à moteur.

Enfin, une épreuve venue des Etats-Unis passionne spectateurs et aéromodellistes : le « team-racing ». C'est une course par équipe (un pilote et son mécanicien), où quatre concurrents s'affrontent en vol circulaire. Les quatre pilotes étant au centre, manette en main, au signal du départ les mécanos bondissent vers l'appareil au sol, font le plein de carburant et mettent le moteur en route. Un ravitaillement est prévu au cours de la course, qui se joue sur 15 kilomètres.

Installés avant la guerre sur le polygone de Vincennes, les modellistes sont actuellement à Issy-les-Moulineaux. Mais ils n'y sont que tolérés. Il est indispensable de leur accorder des facilités qui ne soient plus une tolérance précaire. De la solution donnée au problème des terrains d'entraînement dépend, en effet, l'avenir de l'aéromodellisme dans la région parisienne.

Jany AUJAME.

Tel était l'aspect sous lequel on envisageait, vers 1953, d'expédier les hommes dans les espaces interplanétaires. On en souriait alors comme on avait souri jadis des costumes dont Jules Verne revêtait les héros de ses anticipations. Il nous serait aujourd'hui facile d'ironiser sur ce scaphandre désuet, mais souvenons-nous plutôt des étapes qu'il nous a fallu franchir en un demi-siècle pour aboutir aux solutions actuelles, qui nous semblent si naturelles.

POUR LA GRANDE MAJORITÉ DE NOS CONTEMPORAINS

L'ASTRONAUTIQUE

ce n'est pas sérieux.

POUR la grande majorité de nos contemporains, l'astronautique est encore une rêverie d'utopistes dont l'intérêt pratique est — à tout le moins — fort discutable.

« L'astronautique, ce n'est pas sérieux ! »

Pas plus, pourvu qu'on y songe, que l'aviation au temps d'Ader ou des frères Wright. Et pourtant...

Nous avons pensé qu'il serait piquant d'anticiper d'un demi-siècle et d'imaginer ce que pourrait être, environ l'an de grâce 2003, un article de « France-Illustration » consacré à la prochaine entrée en vigueur d'une législation internationale de l'espace interplanétaire.

Si ce qu'on va lire adopte volontairement un ton fantaisiste, il convient de préciser pourtant que les éléments de l'article sont, eux, tirés de la réalité des travaux et des recherches actuellement en cours dans ce domaine.

C'est dans le courant de ce mois, on le sait, que le Parlement mondial doit se prononcer finalement sur le projet — déjà considérablement amendé en commission — du code de l'astronautique. Le prodigieux développement des transports interplanétaires exige que, faisant pour une fois trêve aux querelles partisanes, MM. les députés consentent enfin à ratifier ce texte dont tous les usagers de l'espace attendent avec impatience la mise en vigueur.

Peut-être n'est-il pas inutile de rappeler ici, une fois de plus, les grandes lignes du problème.

Nous vivons aujourd'hui encore, comme nos grands parents voilà un demi-siècle, dans un décor législatif dont l'esprit, sinon toujours la lettre, reste fort teinté de droit romain. Et ce n'est pas pécher par excès de modernisme que souligner combien ce cadre deux fois millénaire est désormais trop étroit pour l'existence que nous menons. Quand les aigles romaines sillonnaient la planète, aux environs de l'an zéro de notre ère, seuls quelques anticipateurs timides pressentaient que la Terre pourrait être ronde. Tous leurs contemporains (et pour de nombreux siècles encore) voyaient l'univers sous l'aspect d'un plateau supporté par les épaules de quelque géant condamné par les dieux à ce rôle de cariatide monstrueuse. Sur quoi reposaient les pieds du géant, il semble qu'on s'en préoccupât fort peu à l'époque. Cette géométrie à deux dimensions satisfaisait parfaitement l'esprit de nos ancêtres, qui voyaient le jour se lever avec le soleil, au bord oriental du plateau, et se coucher avec lui au bord occidental. Le plateau lui-même (ou du moins les parties qui n'en étaient pas recouvertes par les mers) était partagé selon des limites rigoureuses entre divers propriétaires qui n'avaient pratiquement de comptes à rendre à personne, leur liberté n'étant bornée que par celle du voisin, à la limite de leurs parcelles respectives. Dans le sens horizontal, bien entendu.

Dans le sens vertical, le droit romain étendait naturellement la jouissance du propriétaire Usque ad Cœlum, usque ad Infernos (1). L'image de la fourmilière permettra peut-être à un lecteur contemporain de saisir plus nettement l'esprit dans lequel était conçu le droit voilà vingt siècles : les fourmis ne perçoivent pas non plus la rotondité de la terre et vivent dans un univers plan, entre un sol qu'elles n'explorent que superficiellement et un ciel qu'elles ne rêvent pas même d'atteindre. Une fourmi (ou un citoyen romain...) qui va droit devant soi est persuadée qu'elle finira, si elle insiste, par tomber du plateau sur lequel elle existe, par tomber dans un vide fabuleux et redoutable. Dans l'esprit du législateur romain, la formule « jusqu'au ciel » ne visait qu'à permettre au propriétaire d'une terre de construire aussi haut qu'il voulait. Le ballon, l'avion (et, à plus forte raison, l'astronef) était alors inconcevables.

Lorsque Galilée, face aux autorités religieuses de son temps, défendit la conception d'une planète sphérique, l'opposition violente qu'il rencontra exprimait peut-être le vertige éprouvé par ses contemporains devant la nécessité de reviser le cadre de leur existence et, d'abord, les règles de droit qui conditionnaient alors la vie en société.

Quelle que soit, en effet, la religion des hommes, il y a un abîme métaphysique entre un « enfer » situé « sous » un plan et un sous-sol borné par la surface d'une sphère sur laquelle rampent tous les êtres vivants. Les sondages effectués sous la

(1) Jusqu'au ciel, jusqu'aux enfers.

Une des inventions fantaisistes de Cyrano de Bergerac : l'homme attachant à sa ceinture des flacons de rosée et se laissant aspirer avec eux par le soleil du matin. De ces rêveries d'avant la machine, que reste-t-il aujourd'hui ? Rien qu'une invincible attirance de l'homme pour l'inconnu, tant il est vrai que l'homme, contrairement à la nature, n'a pas horreur du vide...

surface du globe ne dépassant pas quelques kilomètres, la propriété dans le sens vertical ne posait pas de problème usque ad Infernos... ou du moins dans cette direction. L'homme qui trouvait, jusqu'en 1950 ou alentour, du pétrole dans son jardin n'avait de comptes à rendre qu'à son gouvernement. La notion de propriété restait valable vers le bas (pour autant que ce terme garde un sens). Mais vers le haut ? Magellan avait démontré pratiquement que la Terre est ronde. Il avait transporté les hommes, du plan limité à deux dimensions, sur une sphère, dans un univers à trois dimensions. La verticale n'était plus, dès lors, une perpendiculaire au plan terrestre, mais un rayon de la sphère. Usque ad Cœlum dans ces conditions ? Peu important, pratiquement, puisque nul ne rêvait (sauf peut-être Léonard de Vinci, reprenant le vieux rêve d'Icare) de s'élancer dans l'atmosphère.

Même les premiers aviateurs, qui « défrichaient » (selon la belle formule de Saint-Exupéry) une mince couche d'atmosphère, ne changèrent rien à cette conception d'un univers à trois dimensions. Jusqu'après le milieu du vingtième siècle le droit de propriété des gouvernements s'étendait — cette fois de façon matérielle — usque ad Cœlum. On vit tirer les canons dans le sens vertical pour défendre les frontières nationales contre tout aéronef considéré comme non grata. Le territoire national d'un Etat, aux environs de 1950, était une portion de la surface du globe, surmontée d'un volume d'atmosphère illimité vers le haut. C'est de cette absence de limite vers le haut qu'est né le projet de Code de l'astronautique dont le Parlement mondial est actuellement saisi.

Quelques précurseurs, dès le début de la seconde moitié du vingtième siècle, avaient tenté d'alerter leurs contemporains.

« Les avions, prêchaient-ils dans le désert, volent de plus en plus haut. Jusqu'où votre D.C.A. va-t-elle tirer pour protéger les frontières ? Si vous prolongez à l'« infini » la verticale de Paris (c'est-à-dire une ligne droite partant du centre de la Terre et perçant l'écorce terrestre à Notre-Dame), prétendez-vous annexer tout ce que votre ligne imaginaire rencontrera dans l'univers ? »

Car Einstein avait dit, depuis plusieurs dizaines d'années déjà, que la ligne droite n'existait pas. L'astronomie classique (c'est-à-dire traditionnelle) prouvait à l'évidence du reste que la Lune, les planètes et généralement tous les corps célestes passaient successivement au zénith de tous les points de la surface terrestre. Que restait-il alors de la conception périmée de « verticale » ?

Positivement rien...

Mais nos grands-parents avaient fort à faire avec les convulsions politiques de leur société. Les projets d'astronefs conçus par des précurseurs tels qu'Alexandre Ananoff se heurtaient au même scepticisme que les premiers aéroplanes d'Ader, des frères Wright et de Blériot.

Eh quoi ! pensait-on à l'époque, un droit astronautique, alors qu'on n'a même pas exploré la Lune ? On verra plus tard.

On a vu.

Faute d'accords préalables entre les divers gouvernements, des incidents qui sont encore dans toutes les mémoires jaillirent tout armés de chacune des expéditions interplanétaires de la fin du XX[e] siècle. Le projet de Code de l'astronautique actuellement en débat vise à réglementer une matière capitale pour chacun de nous, pour nos enfants et, on peut l'affirmer sans crainte d'être taxé d'exagération, pour le destin de l'humanité tout entière.

L'essentiel du projet en question réside dans la notion — rien moins que révolutionnaire — d' « atmosphère territoriale ». Le droit de propriété (et par conséquent la souveraineté territoriale des divers Etats) est limité vers le haut à l'altitude légale où cesse l'atmosphère.

On a perdu beaucoup de temps en commission pour déterminer cette altitude légale. Sans entrer dans le détail des divers projets présentés (et entre lesquels le Parlement mondial devra prononcer un choix difficile), disons que le chiffre qui sera finalement adopté importe peu. 60 miles anglais, 100 kilomètres ou — si l'on suit les techniciens — l'altitude où le rayonnement ultra-violet atteint une valeur donnée, peu nous importe. L'essentiel est qu'on détermine de façon définitive la limite atmosphérique de notre planète. Jusque-là, que les gouvernements locaux se disputent une « souveraineté » déjà chancelante ! Au delà, que notre minuscule planète soit présente en bloc, prête à faire face à toute éventualité !

Si regrettable que soit, en effet, un tel état de fait, il convient de ne pas oublier ce que la presse a baptisé « l'affaire des satellites artificiels ». On connaît les faits.

Les pionniers de l'astronautique avaient envisagé, peu après la seconde guerre mondiale, de construire à courte distance de la Terre des escales destinées à faciliter le trajet de notre planète à la Lune (on bornait alors là des ambitions encore timides). Déjà, aux premiers temps de l'aviation, on avait prévu l'ancrage en plein Atlantique d'îles artificielles qui pallieraient l'insuffisance du rayon d'action des aéroplanes primitifs. Le développement des transports aériens allait rendre ces projets caducs avant même qu'ils eussent reçu un commencement d'exécution.

Une fois de plus, l'homme péchait par myopie. Mais les satellites artificiels laborieusement construits sur le papier par les anticipateurs d'alors allaient avoir au moins le mérite de poser clairement le problème juridique de l'astronautique. Si l'on construisait, à 1.000 kilomètres d'altitude, une station fixe, immobile sur une trajectoire déterminée, quels seraient ses rapports avec la « souveraineté » des Etats terrestres ? La réponse dépendait (on serait tenté de dire aujourd'hui : « évidemment ») de la trajectoire adoptée. Si la station demeurait au zénith de l'Etat qui la suspendait dans l'espace, personne ne pouvait mettre en question le droit de cet Etat de disposer comme il l'entendait de son atmosphère territoriale. Mais si la trajectoire était telle que le satellite artificiel balayât, en un laps de temps plus au moins long, la totalité de la surface terrestre ? Il ne fallait pas être grand clerc pour comprendre quel danger un tel observatoire pouvait présenter pour les autres Etats, dont l'atmosphère territoriale serait ainsi violée en permanence.

Et pourtant, les gouvernements d'alors ne réagissaient pas... officiellement. Il semble que la consigne tacite fût de minimiser l'importance du problème, de laisser l'astronautique aux auteurs de romans d'anticipation, de « science-fiction », comme on disait alors. Un expert allemand fixé aux Etats-Unis (1) s'acharnait pourtant à saisir le gouvernement américain de ce problème qui nous paraît (mais il est si facile de prophétiser à reculons) à juste titre capital.

On sait que les premiers hommes dans la Lune prétendirent annexer notre unique satellite naturel à leur Etat, au nom d'un droit d' « invention » tiré de coutumes séculaires. Il fallut, on s'en souvient, plusieurs années de conférences internationales pour aboutir à la Commission lunaire actuellement en fonctions. On sait aussi, malheureusement, que seules les conditions difficiles qui sont celles des hommes sur la Lune ont empêché un conflit d'éclater à 300.000 kilomètres de la Terre.

Si le projet de Code de l'astronautique est actuellement si discuté au Parlement mondial, c'est qu'il reste finalement la seule attribution sérieuse de cet organisme international. Le Code en question, une fois adopté, modifierait au contraire de telle façon les rapports internationaux qu'il pourrait bien jeter les bases de ce gouvernement mondial si attendu depuis tant d'années.

Dans ses grandes lignes, le projet crée une solidarité légale entre les astronautes qui va bien au delà de la fraternité traditionnelle des gens de

(1) Von Braun, inventeur des V-1.

mer. Jusqu'à la limite de l'atmosphère territoriale, les Etats demeurent souverains. Au delà, le projet crée en somme une nationalité terrienne, qui fait de tout homme un compatriote de tout autre homme rencontré partout ailleurs dans l'univers.

Un juriste étranger, avec un scepticisme à notre sens excessif, écrivait récemment :

« Le projet de Code de l'astronautique aura pour résultat, si un conflit devait éclater sur la Lune, d'en faire une guerre civile au lieu d'une guerre étrangère. Nous avouons ne pas voir l'intérêt d'une telle distinction acquise au bout de tant de palabres. »

Les arguments ne manqueraient pas pour justifier un optimisme raisonné en la matière. Mais le plus fort semble bien être les curieux documents photographiques rapportés par la dernière expédition circumlunaire internationale. Malgré la discrétion observée à juste titre dans les milieux officiels, il nous paraît probable qu'on soit en présence d'établissements construits par d'autres êtres vivants que nous. Affirmer qu'ils sont contemporains serait trop s'avancer. Jurer à priori qu'ils ne le sont pas (ou, ce qui revient au même, qu'ils ne sont qu'une illusion d'optique) serait tout aussi hasardeux.

Dans l'hypothèse d'une rencontre sur la Lune avec nos frères venus d'ailleurs, une législation astronautique planétaire paraîtrait-elle superflue ?

Au moment où le Code de l'astronautique va entrer enfin dans le domaine pratique, il nous a paru piquant de donner ici quelques extraits de textes déjà anciens, remontant aux premières tentatives (combien timides !) faites par les juristes pour « annexer » un espace céleste que les techniciens d'alors étaient incapables d'explorer.

Me Alec Mellor, avocat au barreau de Paris (France), écrivait, en 1953 :

« C'est, en droit international, un problème que celui de la souveraineté de l'espace aérien. Pour certains, l'air est, par sa nature, insusceptible d'appropriation. Ils y voient une res nullius qu'ils comparent à la « haute mer » du droit maritime. Pour d'autres, par analogie avec l'article 552 du Code civil, l'espace aérien ferait, au contraire, partie du domaine public de l'Etat sous-jacent. La question fut discutée lors de la Convention de Paris du 13 octobre 1919, puis à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, et réglée dans le second sens sans que, cependant, aucune limite en altitude n'ait été envisagée à la souveraineté des Etats, laquelle n'est prévue que territorialement par l'article 2 de la Convention de Chicago, qui ne vise que les régions terrestres et les eaux territoriales qui leur sont adjacentes. Le régime juridique de la stratosphère demeure donc à régler, et la question, si elle se pose, sera loin de n'offrir qu'un intérêt théorique, si l'on mesure les avantages militaires terrifiants que présenterait le satellite artificiel. »

Ce curieux texte appelle trois remarques :

1° En ce qui concerne le satellite artificiel, Alexandre Ananoff disait déjà alors qu'il ne pensait pas cette « anticipation » promise à un grand avenir ; la régularité de la trajectoire de ce corps céleste le rendrait trop vulnérable pour qu'il fût d'un grand intérêt militaire. Quant à son emploi comme escale, c'était, selon lui, une étape timide qu'un proche avenir laisserait bientôt derrière lui ;

2° La difficulté, pour nos grands-pères, de regarder en face les réalités de l'astronautique éclate dans la solution apportée au problème de la souveraineté des Etats en altitude. Rappelons en effet qu'en 1944, à l'époque de cette Conférence de Chicago qui établissait formellement l'existence de cette souveraineté usque ad cœlum, des ingénieurs préparaient déjà les fusées dites V-1, V-2 et autres dont l'usage militaire à la fin de la seconde guerre mondiale a marqué le début de ce qu'on pourrait appeler la préhistoire de l'astronautique ;

3° L'article 552 du Code civil français auquel fait allusion l'auteur de ce texte ancien était rédigé en ces termes :

« La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous. » Or il convient de souligner que ce texte datait de Napoléon Ier, c'est-à-dire d'une époque où les premiers plus légers que l'air n'avaient encore qu'un caractère de curiosité...

Me Mellor (décidément l'une des autorités d'alors en la matière) prévoyait déjà les difficultés que nous avons connues au sujet du droit de propriété sur les autres planètes :

« La réalisation des ambitions astronautiques ne manquerait pas d'entraîner pour les juristes d'extraordinaires conséquences. C'est tout le droit des choses (le jus rerum) qui en serait bouleversé et, à sa suite, celui des sûretés réelles. »

Il va de soi, pour nous, que la législation des hypothèques ne saurait s'appliquer à un continent martien. Mais n'oublions pas que la réaction de la plupart des contemporains de notre auteur était de hausser les épaules lorsqu'il tentait de projeter dans un espace encore inviolé la législation séculaire en vigueur.

« Un droit, aujourd'hui inconnaissable, peut surgir. L'illusion serait de croire que ce droit serait du droit « terrien » continué. Il lui ressemblera sans doute aussi peu que la géométrie non euclidienne ressemble à la géométrie classique. »

Q'on veuille bien se souvenir que ces lignes ont été écrites voilà cinquante ans. Qu'on mesure le chemin parcouru par nos techniques depuis 1953. Et qu'on veuille bien lire cette déclaration d'un avocat lors d'un récent procès :

« Nous sommes divisés sur le point de savoir si les faits reprochés à l'accusé, survenus à bord d'un astronef sur le parcours Mars-Vénus, se sont produits avant ou après la promulgation de la loi récente sur la responsabilité pénale. L'imprécision est de l'ordre de quelques minutes, et les experts se sont affrontés sous nos yeux, mathématiques à l'appui, sans parvenir à déterminer indiscutablement l'heure légale terrestre à bord de l'aéronef au moment des faits de la cause. Légalement, en effet, les théories de la relativité n'ont aucune valeur. Mais n'est-ce pas le moment où jamais, messieurs les jurés, de faire bonne et courageuse justice en ne refusant pas à une loi périmée les secours de la science ? »

Il serait en effet ridicule que, cinquante années après les écrits prophétiques d'un Alec Mellor, on s'obstinât à mesurer le temps astronautique avec nos étalons terriens...

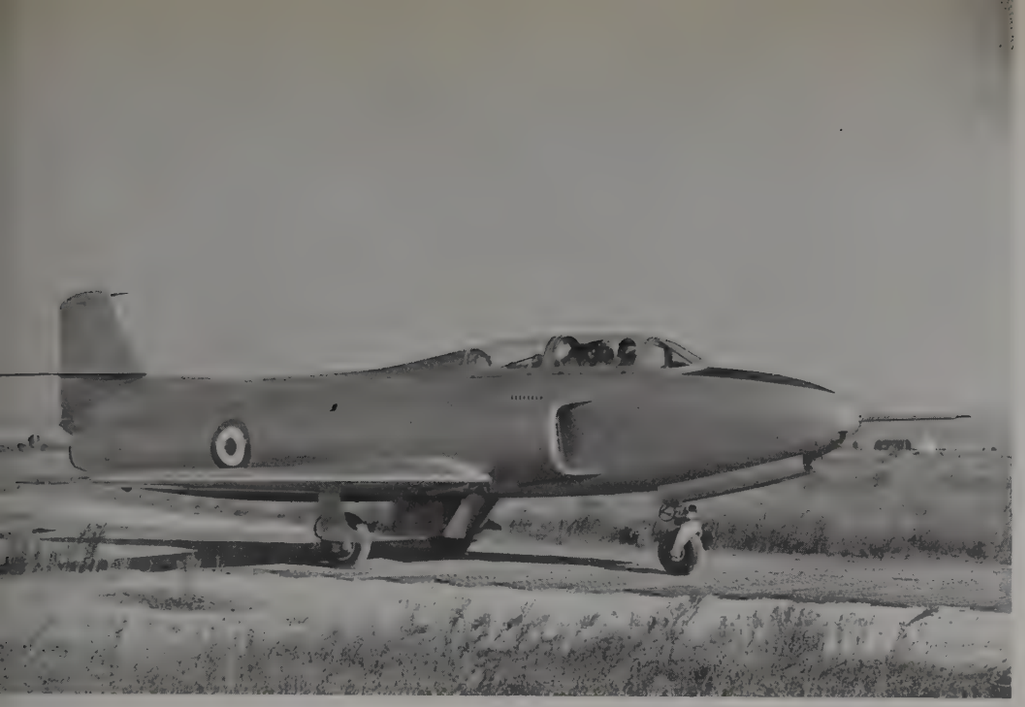
DANS « LA VIE JUDICIAIRE » 1952 ALEC MELIOR DÉCLARAIT :

EN l'état actuel de notre connaissance, la « vie », telle que nous la concevons, ne saurait exister en dehors du système solaire, mais qui peut prévoir où le champ de la découverte s'arrêtera dès lors que le génie humain se sera élancé vers ces directions nouvelles ? Qui oserait affirmer avec certitude que, en dehors du système solaire, l'homme n'existe pas ? S'il existe, qui oserait écarter à priori comme absurde qu'entre l'homme « extra-galactique » et l'homme terrien des contacts ne puissent un jour s'établir et, dès lors, des rapports juridiques ? « Inventum jus semper perfectibile. »

A vrai dire, c'est depuis toujours que l'humanité a imaginé de telles possibilités. En 1634, Kepler dans son « Somnium » et Newton lui-même nous en sont témoins.

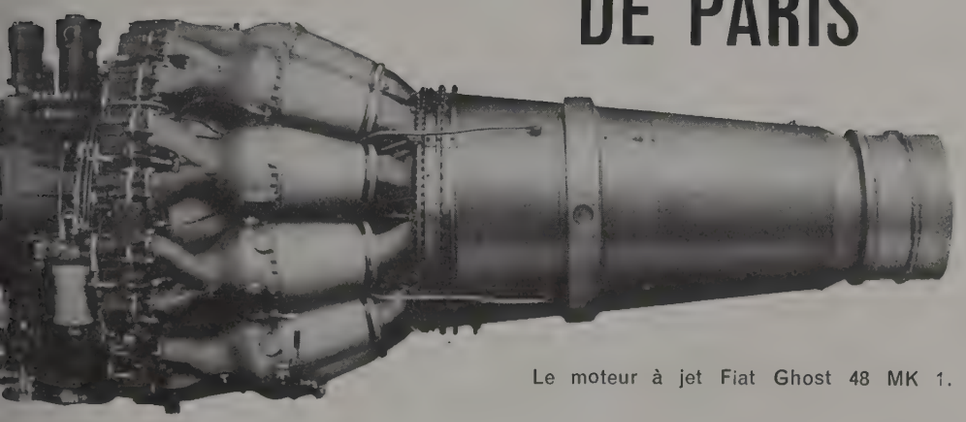
Ces lignes feront sourire, mais c'est de ces sourires que l'homme de l'an 2000 sourira.

Cette scène — qui n'a jamais été jouée au théâtre de l'astronautique — représente le montage, au sein du « vide » (relatif) interplanétaire, d'un satellite artificiel. Conçu comme arme au service d'un État, le satellite était rendu trop vulnérable par la régularité de sa trajectoire. Conçu comme étape sur la route d'une autre planète, il fut rapidement rendu inutile par les progrès techniques.



Avion à réaction Fiat G. 80. Avion d'école à réaction (Turbojet Trainer).

LA FIAT AU XX^{e} SALON INTERNATIONAL AÉRONAUTIQUE DE PARIS



Le moteur à jet Fiat Ghost 48 MK 1.

Le nouvel avion d'école Fiat G. 49. Avion d'école 2^{e} période (Basic Trainer).

Au XX^{e} Salon international aéronautique de Paris-Le Bourget, la Fiat participe avec une représentation historique et d'actualité de ses productions aéronautiques : avions, moteurs et hélices.

La Fiat vit le jour à Turin en 1899 comme fabrique d'automobiles, et déjà en 1906, lors de la modification de son statut social, indiquait la construction des moyens de locomotion aérienne parmi les buts de son travail, préconisant de la sorte l'importance que devait atteindre l'aviation dans le monde. Le premier moteur d'aviation Fiat date de 1908. C'est à ces premiers temps du vol humain que remonte le commencement de la production aéronautique Fiat, dont l'histoire embrasse donc plus d'une quarantaine d'années et a connu toutes les phases d'un progrès devenu désormais d'une envergure formidable. C'est une histoire l'identifiant pour une grande partie avec celle de l'aéronautique italienne.

Au Salon, dans le hall couvert, le stand Fiat illustre les étapes principales de ce progrès, à travers une succession de maquettes et de tableaux constituant une documentation concrète du développement de la technique et de la construction italiennes. C'est une documentation présentée de façon artistique et dont l'évidence a un effet instructif immédiat.

Les avions sont représentés par des maquettes à l'échelle, choisies parmi les plus significatives, à partir des tout premiers types, qui remontent à l'année 1914, désormais bien lointaine, jusqu'au très moderne « G. 80 » avec propulseur à jet. On peut bien affirmer que le « G. 80 » contribue à placer à nouveau l'industrie aéronautique italienne, qui a autrefois occupé une place de premier plan, au même niveau que les nations ayant le plus évolué dans ce domaine technique.

Après la dernière guerre, la Fiat a orienté son attention, dans le champ aéronautique, particulièrement sur les avions-école puisque l'évolution vertigineuse de la technique de l'avion a rendu encore plus délicat et difficile le problème de la formation des pilotes. Se servant de sa longue expérience dans ce domaine, et tenant compte de ce qui a été réalisé à l'étranger, la Fiat a étudié et construit une gamme d'avions : le « G. 46 », le « G. 49 », le « G. 59 » et le « G. 80 », qui permettent d'affronter, de manière graduelle et rationnelle, tous les problèmes du vol moderne, depuis les débuts jusqu'à la formation complète du pilote.

Les plus récentes réalisations sont le « G. 49 » et le « G. 80 ».

Les maquettes de l'exposition historique sont présentées par ordre chronologique et groupées de façon originale, de manière à fixer pour chacune d'elles une époque particulière et à créer autour de ces modèles le climat de leur temps. Naturellement, ces maquettes sont moins nombreuses que les prototypes — 136 au total — des différents modèles étudiés et construits en série par la Fiat et par les firmes associées depuis l'origine jusqu'à aujourd'hui.

Dans le domaine des moteurs, l'activité de la Fiat n'est pas moins importante : 46 prototypes principaux de moteurs ont été fabriqués en série. Le premier moteur d'aviation Fiat remontant à 1908, comme il a été dit plus haut, était dénommé « SA 8/75 » et développait une puissance de 50 CV.

Parmi les moteurs les plus significatifs de l'activité Fiat, rappelons le moteur « AS. 6 », avec lequel le pilote Agello remporta, en 1934, le record mondial absolu de vitesse pour hydravions (709,202 km.-h.), record encore valable pour les avions de la même catégorie avec propulseur à hélice. Le « AS. 6 » donnait une puissance de 3.100 CV, exceptionnelle alors.

Egalement dans le domaine des moteurs, la Fiat s'est mise à la hauteur des temps. Le moteur à réaction Fiat Ghost 48 MK 1, de 2.200 kilos de poussée statique, construit sous licence D. H., est actuellement en production dans la nouvelle usine des moteurs d'aviation au Lingotto (Turin), spécialement aménagée dans ce but. Les préparatifs pour la production d'un autre turboréacteur à écoulement axial sont aussi en cours. Parallèlement à cette nouvelle usine, on a de même réalisé des installations toutes nouvelles pour l'essai, la détermination des caractéristiques et l'étude expérimentale des turboréacteurs. Ces installations sont en cours d'agrandissement.

Fiat produit aussi des hélices en métal, hydrauliques et à tours constants, pour petites et moyennes puissances (licence Hamilton).

Fiat — Direzione Aviazione — Corso IV Novembre 300 — Torino (Italie).

Agent général pour la France et l'Union française : Société Intec — 115, avenue des Champs-Elysées — Paris (8^{e}). Téléphone : ELYsées 45-73.

Hall d'exposition couvert. Stand n° 4.

(Communiqué.)

UN PRODUIT D'ANCIENNES TRADITIONS ET DES MÉTHODES SCIENTIFIQUES MODERNES :

LE CHEVAL

SUIVANT une tradition solidement établie, la phrase célèbre de M. de Buffon devrait normalement servir d'entrée en matière à tout aperçu sur le cheval. J'ai l'impression toutefois qu'elle a déjà beaucoup servi. On a trouvé autre chose depuis qu'elle fut écrite ; par exemple, cette remarque paradoxale : si le fait de l'apparition de la machine vit le déclin de la noble conquête au point de vue utilitaire, elle consacre par contre sa vogue sur le plan sportif.

A l'âge atomique, l'équitation, avec son brin de panache et sa pointe de risque, plaît sans contredit à une jeunesse motorisée mais avide d'action mouvementée. C'est un fait prouvé par la multiplicité des sociétés hippiques rurales et urbaines mettant désormais l'hippisme à la portée de tous, par le nombre croissant des « jumpings », enfin par le succès sans précédent de la Fête mondiale. Les applaudissements du grand public au Parc des Princes ont montré que la cause était entendue et que le cavalier était sorti de la légende pour entrer définitivement dans la noria du sport moderne.

T. H.

IL n'est pas de famille royale dans l'univers dont les parentés les plus lointaines soient aussi bien enregistrées et en si bon ordre que celles de la haute caste chevaline. « Pas de dictionnaire généalogique, du Père Anselme ou de Chérin, de Gotha ou de Peerage, qui puisse, sous le rapport de l'intégrité, se comparer au Stud Book des divers pays », pouvait écrire, au début du siècle, le vicomte d'Avenel. Nul ne saurait, en effet, dans ces nobiliaires internationaux des grandes familles hippiques, faire admettre d'autres animaux que ceux à qui leur naissance donne le droit d'y figurer. On pourrait ajouter qu'il est peu de personnalités humaines dont les moindres gestes soient suivis avec autant d'attention, qui fassent l'objet d'autant de soins méticuleux que les représentants de cette noblesse d'un genre particulier, dont les exploits s'affirment en champ clos, entre des rangées de tribunes. Les plus récentes découvertes de la science, de l'hydroponique à l'insémination artificielle, sont mises au service de ce qu'il est convenu d'appeler l' « amélioration de la race chevaline ». Précisément, le pur sang du XX^e siècle n'a rien à envier, semble-t-il, aux kochlanis asiatiques, dont on fait remonter l'origine aux célèbres coursiers de Salomon. Et, puisque tout aujourd'hui doit pouvoir être exprimé en tables statistiques, disons seulement que la taille moyenne du cheval a augmenté de 30 centimètres entre le XVIII^e et le XX^e siècle, tandis que s'accroissaient, parallèlement, la vigueur, l'agilité et la souplesse des coursiers.

Aujourd'hui, de ces harems mâles que l'on nomme haras sortent, chaque saison, d'étonnants « produits » dont les noms resteront longtemps fameux.

SANS SOUCI DE SON ARBRE GÉNÉALOGIQUE...

... « Champagne » folâtre sur un pré du domaine des Bréviaires, où il naquit l'an passé. Poulain alezan, il est fils de « Birthday Greetings », issu du célèbre « Blue Peter », et de « Douane », l'une des plus remarquables poulinières du haras.

Voici, d'ailleurs, un « catalogue » où la production d'une année est proposée — sur titres — aux amateurs éventuels. Ils sont onze « yearlings » (tous nés dans le premier semestre 1952) qui vont affronter les luttes de l'hippodrome. Leurs noms ne disent rien encore : *Champagne* ou *Gondola*, *Dearpet* ou *Flowers*, *Barbichon* ou *Seineoise*, mais les connaisseurs sauront tout de suite apprécier en *Desbaisers* un petit-fils du célèbre *Rialto*, en *Destino* le demi-frère de *Double-Rose*. Tous ont été engagés — avant même leur naissance — dans des compétitions classiques de l'année... 1955. *Aimé* courra les prix Daru, Lupin et la Poule d'Essai. *Leperray* figurera, en outre, au départ du Greffuhle, du Hocquard et du Noailles. Tous commenceront l'entraînement dès cet automne, les uns ou les autres viendront, au hasard des épreuves, accroître la renommée de leurs parents et du haras qu'ils s'apprêtent à quitter. Plus tard certains reviendront peut-être mener une vie relativement paisible comme poulinières ou étalons.

Nous sommes au haras des Bréviaires, à l'orée de la forêt de Rambouillet, où M. et M^me^ Valot nous présentent l'effectif actuel : 4 étalons, 32 poulinières permanentes et 12 étrangères « en pension », plus une quarantaine de « jeunes », foals et yearlings, c'est-à-dire poulains de l'année passée ou de celle-ci. Tandis que l'on prépare le départ d'une « jeune mariée » pour la Normandie, où elle fera la connaissance de l'étalon d'un autre haras, nous allons rendre visite aux « sires » de ce domaine.

« A tout seigneur... », voici *Rienzo*, fils de *Rialto*, le doyen des Bréviaires, vingt-cinq ans, plein de fougue encore, et dont on rappelle les multiples succès en Egypte et à Deauville. Trois de ses enfants feront leurs premiers essais en 1955. Ici, *Birthday Greetings*, fils du Derby Winner *Blue Peter*, qui fut avant guerre considéré comme le seul coureur anglais capable de lutter avec le français *Pharis*. A lui-même remporté un total de 7.174 livres sterling de premiers prix. *Malka's Boy*, du nom de la fille de son premier propriétaire britannique, est un jeune. Quant à *Macaron*, sa principale qualité fut une haute régularité qu'il a transmise à la plupart de ses descendants. Sa fille *Double-Rose* porta les couleurs fugitives de l'ex-princesse Ali Khan : casaque rouge, manches vertes, toque rouge. Lui-même est le père de nombreux gagnants. Pour l'instant, il regarde de loin, dédaigneux, le passage, dans l'allée centrale, de ses femmes et enfants qui partent pour les prairies d'herbe tendre.

GRANDES DAMES EN RETRAITE

La photographie a saisi **(ci-dessus)** un groupe de poulinières en grande conversation, semble-t-il. « Que viennent faire ici ces étrangers ? Acquérir l'un de nos enfants pour l'amener à ces champs de courses où nous nous illustrâmes ? Peut-être nous ont-ils reconnues... nous n'avons pas tellement vieilli depuis que le public a cessé de nous applaudir. »

PROMENADE APÉRITIVE EN FAMILLE

Mamans et bébés rentrent sagement de la promenade par la longue allée ombragée **(ci-contre)** et passent, en petits groupes, devant le perron du château, sous l'œil du propriétaire. Tous se hâtent vers le repas du soir, qui sera servi dans les « chambres » : graines choisies et herbe vitaminée.

SUR CES ÉTENDUES VERTES, LE CHEVAL RÈGNE

Les grands « espaces verts » sont indispensables aux ébats de ces familles prolifiques. La prairie s'étend en toutes directions, compartimentée par un fin réseau de barrières blanches.

CE JEUNE ÉCOLIER A DÉJA CHOISI SA VOCATION : IL SERA JOCKEY

Christian Valot est déjà cavalier accompli, bien qu'il soit encore à l'âge des examens de passage. Il possède l'équipement du parfait cavalier, montre une belle assurance et présente avec élégance sa monture, le poney « Sultan ». Il sait combien le métier de jockey est difficile et dangereux. Il connaît la sévérité du régime que doit s'imposer une fine cravache, l'importance de l'effort physique que représente chaque épreuve. Cela ne l'empêche pas d'affirmer en toute occasion : « Je serai jockey... d'ailleurs, on m'attend en Angleterre ! »

Mais voici justement sur une brouette un... morceau de prairie, verte à souhait, drue et roulée à la façon d'un tapis-brosse. Cette apparition appelle une explication :

« C'est de l'herbe magique ?

— Nous la fabriquons au fur et à mesure des besoins... dans cette grande pièce aux fenêtres à doubles parois hermétiques.

— C'est là que se trouve la machine à faire de l'herbe ?

— En ce moment, nous pourrions nous en passer, mais tout l'hiver elle est indispensable. »

Par une voûte que franchissent des volées d'hirondelles, le « premier garçon » nous fait entrer dans une large pièce dont tout un mur est coupé par de curieux casiers vitrés évoquant la bibliothèque extensible par éléments. Derrière les vitres embuées on distingue... de l'herbe, une herbe curieuse, épaisse et serrée, poussant directement sur des claies métalliques d'où toute terre est exclue. Sur des claies de bois sont étalés des « paillassons » semblables à celui que nous venons de voir sur la brouette : alignés, ils forment un curieux tapis composé de rectangles de nuances diverses, entre le jaune et le vert foncé. Les tiges d'herbe — ou plutôt d'or — qui se dressent toutes raides, sont serrées à un tel point que le paillasson peut être secoué sans « perdre un poil », ceci grâce au curieux enchevêtrement des courtes racines blanches entre lesquelles sont encore accrochées les enveloppes des graines. L'*herbagère* — c'est ainsi qu'a été baptisée cette curieuse bibliothèque dont les rangées de livres seraient remplacées par des tranches de prairie — comprend sept éléments verticaux, eux-mêmes composés de six rangées superposées de cinq places chacune : au total 210 cases occupées par de larges tamis métalliques. De haut en bas, les minuscules prairies artificielles se présentent à différents stades de développement. Ici sont les tamis emplis, le jour même, de graines, à raison de 3 kilos chacun. Là ceux qui ont été placés hier ; déjà, de minuscules tiges vertes se dressent vers la lumière. A cet étage, l'herbe de quatre jours atteint déjà près de 10 centimètres ; quant aux tapis, sortis le matin de l'*appareil-à-fabriquer-l'herbe*, ils atteignent près de 30 centimètres d'épaisseur au *sixième jour*.

En moins d'une semaine, en effet, 3 kilos de graines se transforment, sur chaque tamis, en 20 kilos de fourrage. Tous les matins une rangée longitudinale est sortie de l'appareil : 35 « paillassons » de 20 kilos chacun fournissant la nourriture de 70 bêtes, à raison d'une moitié par animal. Hiver comme été, la ration de fourrage quotidienne est assurée, pourvu que l'appareil soit régulièrement alimenté en eau et en semence.

En vérité, le fonctionnement d'une herbagère apparaît d'une simplicité extrême, et l'on oublie facilement, dans la salle de production du haras des Bréviaires, qu'il a fallu plus de deux siècles pour que l'hydroponique — c'est là le nom de la science des « cultures sans terre » — parvienne à des résultats pratiquement utilisables. Ces banales armoires, à éléments calorifugés, comportent, au sommet, un bac recevant eau et sels minéraux ; des conduits munis de valves à flotteurs distribuent régulièrement cette eau nutritive aux bacs métalliques contenant les graines en germination ; une simple chaudière de chauffage central assortie d'un thermostat assure une température intérieure constante : de 18 à 30 degrés suivant les semences utilisées. L'unique manipulation consiste à vider les claies de l'herbe qui s'est formée pour les « recharger » à nouveau de 3 kilos de graines. Le cycle étant de six jours, l'herbagère compte six rangées de paniers superposés, assurant une production quotidienne constante, chaque panier, de 90 centimètres sur 40, apportant la nourriture de deux chevaux : 10 kilos de fourrage frais. L'appareil est conçu de façon telle que l'on peu accoupler autant d'éléments qu'on le désire, à raison d'une unité pour 10 têtes de bétail. L'herbagère de ce haras « consomme » chaque jour 105 kilos de semence et 200 litres d'eau ; elle fournit dans l'année 255 tonnes de fourrage frais, non pas comparable mais infiniment supérieur à celui qui peut être obtenu en pleine terre.

Le fourrage « biologique » affirme, en effet, des qualités surprenantes, grâce surtout à sa très haute teneur en vitamines ainsi qu'aux vertus — bien connues des « naturistes » — des plantes germées. Les expériences effectives dans des établissements modèles de la région parisienne permettent d'apprécier l'apport considérable de l'herbe « magique » dans l'alimentation des animaux. C'est ainsi, par exemple, que la ration quotidienne de dix bovins peut être ramenée de 18 à 13 kilos grâce à l'emploi de fourrage biologique, aux propriétés nutritives supérieures. Dans d'autres domaines on enregistre d'éclatants succès : tel propriétaire obtient une augmentation de près de 50 % du taux d'éclosion des œufs ; tel autre, un accroisse-

GLOIRES PASSÉES DES HIPPODROMES EUROPÉENS

Voici **(de haut en bas)** les principaux pensionnaires du haras. « Rienzo », « Birthday Greetings », « Malka's Boy » et « Macaron ». Le premier est, à vingt-cinq ans, le doyen des Bréviaires. Fils de « Rialto », il connut de multiples succès en Égypte et à Deauville. Le second, un jeune, a remporté 7.174 livres sterling de premiers prix. Son père, « Blue Peter », était avant guerre considéré outre-Manche comme le seul rival possible du français « Pharis ». « Malka's Boy », venu de Grande-Bretagne, porte le nom de la fille de son premier propriétaire. Quant à « Macaron », il est le père de « Double-Rose », célèbre pour avoir porté les couleurs de l'ex-princesse Ali Khan.

NOSTALGIQUES ÉVOCATIONS DES VICTOIRES D'HIER

Fini le temps où «Rienzo» subissait le mitraillage d'innombrables appareils photographiques, lorsque son jockey le ramenait au paddock après quelque victoire sur un terrain de France ou d'Égypte. Le vieux sire a belle allure encore, mais, dans la cour déserte, c'est à notre seul objectif que le présente un étalonnier. Ce dernier assume une très grande part de responsabilité dans la prospérité du haras. De son habileté dépend en grande partie le sort des « produits » de l'année.

LE TRAVAIL DU MANÈGE, A LA LONGE OU A LA BRIDE, FAIT PARTIE DE LA VIE QUOTIDIENNE DES YEARLINGS

DIRE que le travail au manège est la base du dressage, c'est avancer une vérité première dont personne n'a jamais douté. Isolé dans un endroit clos, privé des distractions que fournit le monde extérieur, le cheval devient attentif aux sollicitations de son cavalier et entre rapidement dans cette phase de docilité où il se livrera en entier dans une décontraction progressive. Alors commenceront les rudiments du métier, l'action des jambes engageant l'animal dans le mouvement en avant, l'action de la main qui recevra cette impulsion afin d'en disposer à bon escient. Bientôt le jeune sujet « baissera le bec », arrondira l'encolure, deviendra léger... Minute psychologique à saisir pour demander ce qu'il aurait fallu exiger, pour obtenir dans un consentement joyeux ce qui naguère aurait amené un désaccord. Quelques échappées au galop, voire au trot allongé, seront la récompense de cette soumission. On reprendra le style concentré pour obtenir davantage. Ensuite... « En avant, calme et droit », comme disait La Guérinière.

« Premier Service », au travail ici, est un pensionnaire du haras. Son histoire n'est pas banale : gagné en loterie par une demoiselle — qui ne savait qu'en faire — il fut acheté par un administrateur des Wagons-Lits en raison de son nom, et de celui de sa mère, qui s'appelait... « Couchette ». Son père est le célèbre « Stardhurst ».

A droite, les instruments de travail sont réunis sur ce cliché : longe et fouet qui servent, exclusivement, à entraîner au pas, au trot et au galop les jeunes membres des yearlings. Ceux-ci connaîtront plus tard la bride... lorsqu'ils seront pensionnaires de l'entraîneur.

Ci-dessus : deux aspects typiques du domaine des Bréviaires, spécialement aménagé pour les jeunes pur sang, auxquels il offre tendres prairies et légers bosquets. N'étaient les barrières qui coupent ici et là les perspectives, ces clichés évoqueraient assez bien la vie libre et aventureuse des chevaux sauvages à travers les plaines.

ment de 15 % de la production de beurre. Le vétérinaire lutte, avec le fourrage biologique, contre le scorbut, la cachexie et traite la plupart des avitaminoses. Aux Bréviaires mêmes, on obtient une amélioration essentielle de la production, l'usage régulier des herbagères ayant eu pour conséquence la disparition quasi totale des avortements. La culture sans terre marque un progrès décisif dans la technique de l'élevage, et les résultats obtenus sont tels que nombre de petits propriétaires de Seine-et-Marne ont fait l'acquisition d'herbagères, qui libèrent, pour des cultures plus rentables, des étendues appréciables de bonne terre... en attendant le jour où tomates et petits pois sortiront, eux aussi, au moment voulu, d'armoires climatisées.

Il ne s'agit pas là d'une anticipation puisque, en fait, c'est dans le domaine des cultures maraîchères que furent enregistrées les premières réussites de l'hydroponique. L'expérience initiale remonte à la seconde moitié du XVIII[e] siècle, lorsque le Français Duhamel obtint, au terme de longues études, la première « culture en bocal » de végétaux supérieurs. Au début de notre siècle, Allemands et Américains se livrèrent à un véritable match, réduisant peu à peu de vingt à dix jours le temps nécessaire à la germination des graines hors de terre. L'hydroponique elle-même date d'une quinzaine d'années, mais fut réservée tout d'abord aux cultures florales, où les résultats furent étonnants : production décuplée, découverte de nouvelles nuances, naissance de types modifiés, au gré du chimiste.

Appliquer les mêmes méthodes aux légumes et aux fruits, faire pousser tomates et laitues dans des régions désertiques, modifier les espèces connues pour les rendre plus savoureuses ou plus nutritives, augmenter aussi la production paraissait tout naturel, mais il fallut la guerre 1939-1945 pour « lancer » définitivement les cultures sans terre, dont les premiers bénéficiaires furent les G.Is américains, qui servirent, bien volontiers, de sujets d'expérience. Hawaï, Guam, les Philippines, Okinawa offraient peu de ressources en légumes verts, et les boîtes de « rations », pour être scientifiquement composées et méthodiquement variées, devenaient rapidement insipides. Il n'en fallait pas plus pour donner au haut commandement américain l'idée d'expérimenter largement les procédés qu'étudiaient encore les laboratoires. Les résultats ne se firent pas attendre, et les soldats du Pacifique apprécièrent très vite des travaux agricoles qui leur procuraient, en quelques jours, de délicieuses crudités. Dans des récipients de fortune on vit sortir, au gré de ces cultivateurs d'un nouveau genre : petits pois, salades, fraises et melons, choux-fleurs, haricots verts, etc. La technique se perfectionnant grâce à des apports chimiques appropriés, à l'emploi de « supports » de brique ou de vermiculite, à une protection contre les rayons brillants du soleil, l'armée américaine « overseas » devint propriétaire de cultures maraîchères dont les « primeurs » n'avaient guère à envier celles des spécialistes occidentaux.

L'arrivée de l'armée américaine au Japon marque une date dans l'histoire... de l'agriculture avec la création, aux abords de Tokio, d'un centre maraîcher de plus de 200.000 mètres carrés produisant des milliers de tonnes de fruits et de légumes sans utiliser une parcelle de terre. Aujourd'hui des fermes modèles poursuivent sur le sol américain les expériences tentées par les militaires dans le Pacifique. On étudie les « milieux » favorables aux diverses plantes, on « perfectionne » les laitues, on « améliore » les citrons. L'expérimentation se poursuit régulièrement en France et en Grande-Bretagne ainsi qu'en Afrique du Nord, et un jour prochain peut-être un fabricant audacieux proposera aux ménagères d'acquérir un « appareil à faire pousser les légumes » destiné à venir s'encastrer dans la cuisine moderne, entre le bloc-évier et la cuisinière automatique.

De l'herbagère du haras des Bréviaires à l' « armoire maraîchère » de demain, il ne reste qu'une étape à franchir.

Mais, revenons à nos... chevaux. Si les traditions nobiliaires sont restées à peu près inchangées depuis ce jour de novembre 1833 qui marque la naissance de la « Société d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France », les pratiques de l'éleveur et de l'entraîneur ont suivi la marche du progrès. Nous sommes loin des premiers concours, de ce match qui eut lieu en 1661, au village de Boulogne, entre les chevaux du duc de Joyeuse et ceux du prince d'Harcourt, nourris « de pain d'anis et de fèverolles » et gavés d'œufs frais ; de ce prix de 1.000 pistoles remporté à Saint-Germain par le duc de Monmouth, de l'époque où les agronomes préconisaient l'allaitement mixte des poulains « par une vache en même temps que par leur mère ».

Au haras moderne, étalons, poulinières et leur progéniture sont soumis à un régime hygiénique strict ainsi qu'à une sur-

La toilette de la mariée. « Goosebay II », fille de « Goya » et de « Smyrne », par « Massine », cinq ans, va partir pour l'Orne, où elle fera la connaissance d'un prétendant du nom de « Boum ». Les préparatifs occupent deux garçons pendant une bonne partie de la matinée : pansage soigné, lavage et taille du fouet, embarquement dans le van individuel **(à gauche, de haut en bas)**. Cet étalon cabré **(ci-dessus)** est « Birthday Greetings ». L'épreuve de la barre **(ci-dessous)** précède obligatoirement tout « mariage ». C'est la réaction de la jument lors de cette « présentation » qui détermine le moment favorable à la saillie. La barre est destinée à préserver l'étalon des terribles ruades par lesquelles la poulinière marque son opposition au mariage.

PAR GÉRICAULT

Cette toile d'un spécialiste des pur sang et des compétitions hippiques est à sa place dans le cadre charmant du château des Bréviaires. On sait que l'une des œuvres maîtresses de Géricault est le célèbre « Grand Derby d'Epsom » qui se trouve au Louvre. La photographie a révélé que les attitudes de chevaux en course peintes par Géricault — jambes projetées en avant et en arrière dans un allongement volontairement exagéré — étaient purement imaginaires. Mais aucun instantané ne donne une impression de vitesse comparable aux toiles du peintre. Celui-ci connaissait d'ailleurs parfaitement les animaux qu'il représentait. Dans le modelé des musculatures comme dans les reflets du pelage, il possédait une maîtrise dont le tableau reproduit ci-dessus donne une idée.

PAR ALFRED DE DREUX

Le « peintre du cheval » devait avoir sa place marquée aux Bréviaires. Le cheval anglais, aux jambes d'acier, au cou allongé, est le type caractéristique illustré par l'artiste, qui séjourna longtemps à Londres. Avec sa recherche d'une finesse un peu nerveuse et son amour des décors orientaux, Alfred de Dreux porte bien la marque de son époque, le romantisme.

DE L'HERBE VERTE TOUTE L'ANNÉE GRACE AUX MERVEILLES DE L'HYDROPONIQUE

Voici l' « herbe magique » donnée quotidiennement, hiver comme été, aux différents pensionnaires du haras. Elle se présente **(ci-dessus)** sous forme de tapis d'un mètre de long et d'une trentaine de centimètres d'épaisseur.

Obtenu en moins d'une semaine, à partir de 3 kilos de graines, dans l'appareil à fabriquer l'herbe, un « tapis » comme celui-ci pèse 18 kilos et assure la ration quotidienne de deux bêtes. L'enchevêtrement des tiges, qui ont poussé hors de toute terre, facilite les manipulations.

Dans une armoire à éléments vitrés **(ci-dessus)** se fabrique le fourrage biologique, qui constitue pour les animaux une nourriture de choix, copieusement dotée en précieuses vitamines. Six jours suffisent pour obtenir la double ration que constitue le contenu d'une brouette **(ci-des., à g.)**. Trois phases de la « culture sans terre » sont indiquées ci-contre. Le premier jour, le garçon verse une mesure de graines dans l'un des plateaux de l'herbagère **(en haut)**. Au bout de deux jours les tiges sont déjà formées et poussent dru vers la lumière **(au centre)**.

Au sixième jour l'herbe atteint près de 30 centimètres de hauteur **(en bas)**. Elle est alors utilisable. Un peu de chaleur fournie par une vulgaire chaudière de chauffage central et quelques dizaines de litres d'eau additionnée de sels minéraux ont suffi à obtenir ce résultat, qui s'apparente à la magie. On pourrait, de la même façon, obtenir à volonté petits pois frais au mois de décembre ou tomates mûres en janvier et déguster melons ou fraises à longueur d'année.

veillance continuelle, et le sang des ancêtres glorieux est préservé grâce à l'application des méthodes médicales les plus rigoureuses.

« L'enjeu en vaut la peine — remarque le spécialiste — alors qu'une saillie atteint souvent le prix de 1 million, alors que la valeur marchande d'un étalon s'exprime par un nombre de huit chiffres. » A cette échelle, toute « expérience » est coûteuse, et seul un très gros propriétaire a pu oser tenter à titre d'essais des mariages consanguins, dont l'un, il est vrai, fut une magnifique réussite : le grand *Coronation*, deux fois petit-fils de *Tourbillon*, par *Djebel* et par sa mère.

« Il faut encore préciser — ajoute l'entraîneur — qu'un cheval coûte un minimum de 1.000 francs par jour, que sept sur dix des yearlings réussissent honorablement, qu'un cheval honnête doit gagner au moins deux prix dans son année pour amortir les frais qu'il occasionne.

— Et ceux qui ne réussissent pas ?

— Les mâles vont aux manèges ou entrent dans l'armée ou la police... à moins qu'ils ne finissent à la boucherie. Les femelles reviennent le plus souvent au haras, comme poulinières, et il est assez curieux de noter que les juments qui se sont illustrées sur le champ de courses ne sont pas toujours responsables des meilleurs produits. »

Combien des yearlings que nous avons vus au haras des Bréviaires connaîtront le succès ? Celui de *Colonist*, de *Maritza*, de *Lalyre*, de *Noteless* ou de *Kithyra*, qui partirent les années passées, comme ils partiront eux-mêmes cet automne, pour le centre d'entraînement ?

« En tout cas — soupire M^me^ Valot — nous avons bien du chagrin lorsqu'ils s'en vont. Ils sont bien jeunes pour commencer à travailler. Que voulez-vous, c'est la rançon des élites ! »

LA FÊTE MONDIALE DU CHEVAL

★Mlle **JOSÉ BONNAUD** vient de gagner « la Puissance » sur Charleston. Elle a le sourire. M. Georges Calmon aussi du reste, second avec Bienvenue. En troisième position, M. von Buchwald (Allemagne) montant Jaspis.

COURT MÉTRAGE SUR LES GRANDES CRAVACHES INTERNATIONALES

PAR LE COLONEL TRÉ-HARDY

★**QUI VEUT DES BALLONS** !... Nos deux championnes Mme d'Orgeix et Mlle José Bonnaud pensent à leurs futurs succès.

De même que les spécialistes des questions politiques réunis en comité autour d'un tapis vert reflètent par leur point de vue les tendances des pays auxquels ils appartiennent, de même les cavaliers détachés par onze nations différentes à la Fête mondiale du cheval, tous hommes d'action rompus aux sports violents et aux incidences dangereuses, affirmèrent par leur comportement le dynamisme de leur race.

Parmi les Belges, M. Georges Poffé fut un concurrent sérieux. Son style concentré convenait admirablement au cheval *Hicamboy*. Dès son entrée en piste il retenait l'attention. M. Johny Winnett, seul représentant des U. S. A., arrivait glorieux de sa victoire sur *Buffalo* dans la Puissance de Fontainebleau. Spécifiquement américain, il n'évoquait pas particulièrement le type classique de l'homme d'obstacles. En selle, ce préjugé disparaissait. L'Irlande nous avait envoyé le capitaine Dudgeon, bien connu déjà par ses tracés sur *Go Lighty*. Tous les deux procédaient de la même inspiration : la vigueur courageuse dans l'exécution. Le capitaine, grand blessé de guerre, était très populaire avec son chapeau haut de forme et sa tenue de « point to point ».

Mais voici dans un coin du paddock, prêt à se mettre en selle sur *Brando*, M. Piero d'Inzeo, leader italien. Fin, élancé, disons photogénique, il ne gardait aucune amertume de sa mésaventure aux Olympiades, où il fut éliminé pour un léger retard. Cavalier de race, artiste un peu nonchalant, sa manière était vraiment plaisante. Son frère Raymondo lui donnait la réplique. Mme Sandro Perrone, ex-Mlle Nathalie de Noailles, portait également les couleurs transalpines. Nous ne connaissions pas encore les Yougoslaves dans le domaine concours hippique. Le commandant Djordje Jovanovic et le lieutenant Stimac réussiront dans ce sport de tradition, où ils sont les bienvenus.

On avait beaucoup parlé des Allemands depuis les journées de Rome. A Dortmund, le regretté comte de Maillé notait déjà leur excellente préparation. « Leurs chevaux se promènent sur 1 m. 80 », écrivait-il. Dire que Bonn n'attache pas une idée de propagande au galop de ses cavaliers serait, je crois, inexact. Au Parc des Princes ceux-ci firent le nécessaire. M. Fritz Thiedemann, 3e individuel et Grand Prix de dressage à Helsinki, est un cavalier complet. D'une haute correction, il représentait la nouvelle génération équestre d'outre-Rhin. M. Winkler, tout aussi efficace, semblait de la même promotion. Ils prenaient leurs risques sportivement.

De gris vêtus, coiffés de simples casquettes militaires plates et surbaissées, les Portugais furent tout de suite sympathiques. Le capitaine Callado, le lieutenant de Almeïda animaient le décor familier du stade. Ils expliquaient très simplement leurs premiers prix de Madrid et de Lisbonne, sachant que la roue tourne et que l'incertitude du turf existe aussi sur le terrain de concours.

Il n'y a pas que l'infanterie qui soit « redoutable » en Espagne, la phalange ibérique, composée d'officiers de cavalerie d'élite, se chargea de nous le rappeler. Toutefois, l'absence du capitaine duc d'Albuquerque, tombé malade au dernier moment, qui devait monter *Quorum* et *Quoniam*, handicapa l'équipe. A leurs côtés un seul civil, M. Paco-Goyoaga, gentleman à la monte tumultueuse, s'engageant à fond dans la bagarre, hélas ! privé de *Vergel*, le cheval de sa vie...

Le jeune aspirant cambodgien Tep Hannath se heurtait à forte partie. Le fait de ne pas s'être dérobé à ses responsabilités est tout à son honneur. Entre les compétitions, le capitaine Gruppelaar ou M. J. Rijks, Hollandais, évoquaient Alger et la Côte d'Azur, où ils ont remporté de nombreux prix.

La participation française était dominée par M. Jonquères d'Oriola, champion olympique, Catalan fougueux, se donnant corps et âme à sa fiévreuse mission. Son coéquipier, le lieutenant du Breuil, classique et mesuré, très représentatif de la monte Danlouse, affiche une réelle modestie dans le succès. Tous les deux étaient sous les ordres du lieutenant-colonel Cavaillé, au passé hippique chargé de gloire. D'autres encore : MM. Calmon, Lefrant, Lamour, le colonel des Roches de Chassay, laissèrent la première place incertaine tant qu'ils n'eurent pas fourni leur effort.

Cette rencontre, unique dans les annales, était mise sur pied par la F. F. S. E., la S. H. F. et l'Association du Jumping de Paris réunies sous le signe de saint Georges. Le comte de Vienne, le général Donnio, M. Pierre Guichenné, le capitaine Clavé furent les organisateurs heureux de ce grand mouvement hippique, *event* n° 1 de la Saison 1953.

SUR LA ROUTE LUMINEUSE DES CHATEAUX DE LA LOIRE

PAR RENÉ PARNAY

CHAQUE nuit, désormais, quand l'obscurité enveloppe le Val de Loire et les vallées avoisinantes, plus de trente châteaux dont les noms sont profondément gravés dans l'histoire s'illuminent et, comme autant de joyaux dans un écrin de sombre velours, scintillent pour l'émerveillement des foules accourues. Le circuit des châteaux est, parmi les grands itinéraires de tourisme, classique depuis longtemps. Blois, Chambord, Azay-le-Rideau et leurs rivaux, toutes ces fleurs de pierre écloses au Jardin de la France n'ont pour le visiteur français ou étranger rien perdu de leur prestigieuse beauté.

Des hommes ingénieux ont pensé cependant que ce tour classique pouvait être rénové. Ils ont cherché de nouveaux motifs d'intérêt. Et ils ont supposé que la visite nocturne des châteaux pourrait être une occasion d'y découvrir des beautés ignorées. La technique moderne de l'éclairage obtient d'admirables résultats. Appliquée à ces purs chefs-d'œuvre que sont les châteaux de la Loire, n'allait-elle pas leur conférer des aspects qui prendraient valeur de découverte ?

L'idée était heureuse ; elle était juste. Réalisée, elle fut une véritable révélation. Le succès fut complet, au delà même des prévisions. Voitures et cars sillonnent maintenant chaque nuit les voies qui mènent aux royales demeures et rompent la paix des campagnes.

En deux endroits, d'ailleurs, il ne s'agit pas seulement de mettre en valeur par d'habiles dispositifs d'éclairage les lignes et les plans architecturaux. Un véritable spectacle lumineux est offert au public à Chambord et à Chenonceaux. L'an passé, à Chambord, deux cent mille spectateurs défilèrent et M. Vincent Auriol assista à l'inauguration. L'effet était grandiose et des centaines de représentations ne l'épuisèrent pas. Le spectacle est donc redonné cette année. Mais il alternera pendant l'été, au cours des soirs, avec un texte différent, accompagné d'une musique de Van Parys.

A Chambord comme à Chenonceaux, le spectacle qui unit la lumière et le son ressuscite tout naturellement les fastes d'un passé si riche. Le texte doit être précis et poétique. L'archiviste en chef de Loir-et-Cher, M. Jean Martin-Demézil, qui avait rédigé celui qui fut dit à Chambord, est aussi l'auteur du récit qu'Edwige Feuillère, Jean Davy, Marie Ventura

CHENONCEAUX, détachant dans la nuit profonde la blancheur de ses façades, est une vision d'une émouvante splendeur. Les moyens modernes de l'éclairage ont transfiguré les pierres séculaires. Le château élevé audacieusement sur le Cher prend l'aspect de quelque palais de rêve. Et l'on s'attend à voir disparaître soudain l'irréelle architecture aux lignes modelées par la lumière.

SUITE PAGE 93

CHENONCEAUX,

NEF A L'ANCRE SUR LA RIVIÈRE

LONGUE et majestueuse, une allée de platanes conduit au château de Chenonceaux. Maintenant, le soir venu, cette allée s'éclaire grâce à des projecteurs placés dans les vieux arbres (photo ci-contre) qui diffusent une douce lumière. Au bout, c'est la belle demeure aux lignes fines et altières qui, dans la nuit, devient un théâtre d'ombres et de clartés où revivent des siècles d'histoire.

AU TEMPS DES DAMES DE CHENONCEAUX

PAR JEAN MARTIN-DEMEZIL

La courbe d'une rivière, un berceau de feuillages, la douceur d'une nuit tourangelle et des noms de villages qui chantent aux bords du Cher : Chisseau, Francueil et Chenonceaux ; faut-il plus pour faire naître un rêve ?

Ce rêve, voici qu'il sort de ses voiles nocturnes ; cette demeure est quelque nef à l'ancre sur la rivière, accotée au bord par les arches de sa galerie.

A droite, là, dans les ténèbres, la vieille tour semble veiller sur le sommeil d'une princesse, au Cher dormant,

et Chenonceaux retourne au domaine des ombres... ombres de femmes, ombres des dames de jadis, qui le tirèrent de leur propre rêve.

Pendant la guerre de Cent ans, le château avait été rasé ; en 1432, le seigneur de Chenonceaux, Jean Marques, obtint de Charles VII la permission de le reconstruire ; et le nouveau donjon monta la garde sur le Cher, au nom du roi.

Dans le lit même de la rivière, sur de robustes piles, fut bâti un moulin fortifié : défense avancée surveillant les alentours, source de revenus en ces temps difficiles ; on ne saurait assez penser à tout.

Cependant, chez les Marques, de plus en plus l'argent manquait. Alors les Marques vendirent des terres, à l'un et à l'autre. Et il se trouva que l'un et l'autre agissaient au profit d'un puissant personnage.

Thomas Bohier, général des finances de France, démasqua un beau jour ses batteries ; en 1496 il acquit Chenonceaux. Mais il ne put en jouir qu'après un de ces longs procès que les gens de justice savaient si bien faire durer...

Enfin, le 10 février 1513, Thomas Bohier et Catherine Briçonnet, sa femme, prennent possession de Chenonceaux.

Cet Auvergnat d'Issoire, allié par son mariage aux Beaune-Semblançay, à toute la haute finance tourangelle, prête serment à François I^er^ et doit aussitôt regagner l'Italie.

Et Catherine Briçonnet reste seule à Chenonceaux.

Une voix de « Justiciard »

« La coutume de Touraine, madame, vous donne droit de haute justice ; c'est assavoir, faire attacher au carcan, fouetter, bannir, couper oreilles et autres membres, suivant l'exigence du cas, pendre, étrangler, rompre sur roue, tirer à quatre chevaux, décoller, noyer ou brûler, le tout par voie de justice et de raison. »

La voix de Catherine

« C'est là, monsieur, ce que la coutume accorde ; longtemps y a, Dieu aidant, que nul n'y songe ! »

Car la Tourangelle Catherine Briçonnet a mieux à faire : c'est assavoir, rêver aux bords du Cher, méditer sa demeure, convoquer ses maîtres maçons :

La voix de Catherine

« Abattez-moi ces murs : ils sentent le temps qu'Anglais opprimaient le royaume de France. Cette tour-ci, vous la garderez. Mais vous, maître tailleur de pierre, me diviserez belles fenêtres ; et cette porte-ci, mon ami, me l'habillerez d'un linteau à la mode d'Italie. Au-dessus, que soit, en une niche, la statue de Madame la Vierge portant son divin fils.

» Pour ce moulin, qu'il reste sur le Cher, entre ces piles. Mais, dessus, j'y veux faire mon logis. »

Ainsi Catherine Briçonnet, dame tourangelle, se logea sur la rivière de Cher.

L'an 1518, son beau-frère, Antoine Bohier, cardinal archevêque de Bourges, consacra la chapelle. Mais ce sont des glas que sonnera bientôt la cloche de Chenonceaux :

Thomas Bohier est mort en Milanais.
Catherine le rejoint dans la tombe.

Malgré ses quatre-vingt-deux ans (et son intégrité), Semblançay est pendu à Montfaucon ; tous ses proches sont entraînés dans cette disgrâce : en 1535, Antoine Bohier abandonne Chenonceaux à François I^er^, pour le règlement de ses dettes.

Le roi n'y viendra guère.

Du moins, au printemps 1545, il assiste à une chasse.

Le dauphin Henri est près de lui, avec

sa femme, Catherine de Médicis, avec sa maîtresse, Diane de Poitiers, duchesse de Valentinois ; l'une et l'autre reçoivent le même coup au cœur à la vue de Chenonceaux.

En mars 1547, le roi est mort, Henri II lui succède :

« Que voulez-vous, Diane bonne
Que vous donne ? »

Et la seconde dame de Chenonceaux peut continuer l'œuvre de la première.

Parterres, fontaines, allées ordonnent la nature au goût de M^me^ de Valentinois.

A son goût, Joachim du Bellay ordonne ses vers :

(Ces vers sont chantés par une voix d'homme.)

« Madame, cette lyre
Cet archet et ces doigts
Qui ont bien ozé dire
Les louanges des Rois
Se viennent présenter
Pour les vôtres chanter... »

En 1556, Philibert de Lorme est appelé par la duchesse pour dessiner le pont qui joindra le logis à la rive gauche du Cher, ce pont que Catherine Briçonnet n'avait pu faire bâtir.

Madame Diane aura désormais une

demeure digne d'elle ; mais qu'en pense la reine ?

La reine, un livre à la main, a le regard songeur...

La voix de Diane

« Que lisez-vous, madame ? »

La reine

« Je lis les histoires de ce royaume ; et j'y trouve que, de tout temps, les catins ont dirigé les affaires des rois... »

Juin 1559. Le pont se termine. La Cour assiste aux alliances de paix. Chenonceaux est presque vide.

Mais quel est ce messager accourant à bride abattue ?

Qu'y a-t-il ?

Au tournoi, hier 29 juin, un accident... le roi...

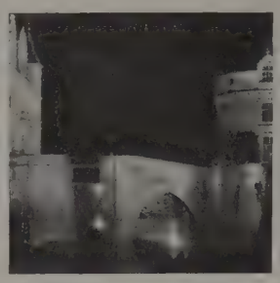
Onze jours Henri II luttera contre la mort.

Le 10 juillet Catherine est veuve et régente.

Reste un compte à régler avec Diane : ce sera tôt fait. Le 4 janvier 1560, la reine mère passe un échange avec la favorite déchue ; contre l'abandon de Chenonceaux Diane recevra le château de Chaumont.

Ainsi le vice est puni et la vertu récompensée.

Maintenant, il faut régner : jeu difficile ; l'Eglise romaine et la jeune Réforme se dressent face à face, double proie pour chefs de bande en quête de pillages et grands en quête de pouvoir. L'unité de la France est en cause.



Dans Amboise on pend, on décapite à la hache devant la Cour.

Catherine de Médicis est livide.

« Ah ! Madame, combien le sang appelle le sang !

C'est M^me^ de Guise qui prononce cette parole prophétique.

Et pour le fuir au plus vite, ce sang, le 31 mars le petit roi François II, accompagné de sa femme, la douce Marie Stuart, et de la reine mère, fait dans Chenonceaux son entrée solennelle.

Dans l'avenue un cortège champêtre l'accueille : habitants des villages, enseignes éployées, tambourins battants.

Paysannes au chapeau à la rustique, épaillé et piollé de mille couleurs.

Sur le seuil, la Victoire et la Renommée, vêtues à l'antique, s'inclinent.

Du balcon Pallas répand sur le roi une pluie de fleurs.

(Ces vers sont chantés par une voix de femme.)

Roi des Français, du ciel où ton père
[demeure
Pallas suis descendue, afin de te montrer

Ce lieu champêtre ici, que je fais racous-
[trer
Pour te servir un jour de royale demeure...

31 mars... Le 5 décembre, à Paris, Marie Stuart est veuve ; elle va regagner l'Ecosse et son destin...

Le jour que votre voile aux vagues se
[courba
Et de nos yeux pleurants les vôtres déroba,
Ce jour la même voile emporta loin de
[France
Les Muses qui souloient y faire demeu-
[rance...

1563 : Catherine présente à Charles IX son royaume.

De nouvelles fêtes marquent l'entrée à Chenonceaux.

Des canaux qui bordent l'allée sortent des sirènes ;

à leur voix, la voix des nymphes répond en écho dans les bois ;

sur quoi viennent des satyres, accoutrés d'or et de soie en forme de poils, qui les veulent ravir.

Des chevaliers accourent à l'aide des nymphes, vêtus de velours bleu et d'argent incarnadé.

Lors se donnent force bons coups d'épée.

Puis tous se présentent au roi devant le château et lui font honneur.

Orléans est là ;

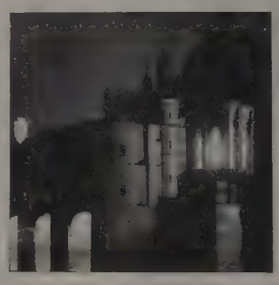
Navarre (le futur Henri IV) ;

toutes les filles d'honneur de la reine ;

toute la Cour !

Et, pour clore, sont tirés des terrasses et du château infinis coups d'artillerie et des artifices de feu, préparés par Messer Corneille de Fiesque, Italien.

Quatre jours danses et mascarades répandent leur joie dans les jardins. Le Cher voit des joutes nautiques, et son île,



où viennent aborder les barques au son des musiques, devient une île enchantée...

Les fêtes sont terminées.

Dans sa librairie la reine veille ; elle dicte une lettre pour Messieurs du Parlement de Paris :

La voix de Catherine de Médicis

« ... pilleries, meurtres, saccagements et autres désordres qui s'y font, ce sont les verges dont il a plu à Dieu affliger ce pauvre royaume ; que je puis ressentir d'autant plus douloureusement que moi, qui suis la mère du roi et en l'administration de ses affaires, ai plus d'occasion de désirer la conservation, repos et tranquillité de son Etat et de tous ses sujets... »

1572 : la voix du tocsin.

La Saint-Barthélemy.

Le sang.

Et ce glas, en 1574, annonce la mort du roi Charles IX, dans les hallucinations de tant de sang répandu...

Son frère lui a succédé qui fut un temps roi de Pologne : Henri III, le fils préféré de la Florentine.

15 mai 1577. A l'occasion de la victoire

des troupes du duc d'Anjou à La Charité-sur-Loire, la reine mère décide de donner à Chenonceaux de nouvelles fêtes.

Mais qu'est-ce là ?

La reine a fait édifier par un maçon de Blois trois étages de galeries sur le pont de Philibert de Lorme.

Le Château franchit le Cher !

Là-bas, en aval, de nouveaux jardins ont été dessinés.

Derrière la Tour des Marques, d'une manière de rocher jaillit une fontaine.

Les tables sont dressées dans les parterres.

Oh ! Cette belle fille, fardée, frisée, gorgetée, mais c'est le roi !

Si qu'au premier abord chacun est bien en peine.

S'il contemple un roi-femme ou bien un homme-reine.

Anjou...

tous les hommes...

sont pareillement déguisés en femmes !

Et les filles de la reine, demi-nues, cheveux épars comme épousées, font le service des tables.

M^me^ de Guercheville, M^me^ de Retz...

M^me^ de Sauves...

M^me^ de Sauves, qui tente de faire l'union des Français en couchant d'un parti chez l'autre...

Dernières fêtes de Chenonceaux : Catherine n'est plus qu'une vieille femme, percluse, qui se traîne de ville en ville, s'arrêtant dès qu'elle le peut, à Chenonceaux, son havre de grâce, essayant encore de concilier ; mais tout l'abandonne... Que l'on meurt vite en France !

Et puis voici le dernier coup : l'exécution de Marie Stuart :

La voix de Catherine de Médicis

« Chenonceaux, ce 14 mars 1587.

» Monsieur de Bellièvre, j'ai grand mal au cœur de voir le peu de respect que la reine d'Angleterre a porté à ce que lui avez dit de la part du roi mon fils ; elle a montré un grand mépris et bien peu de crainte qu'il s'en puisse ressentir... »

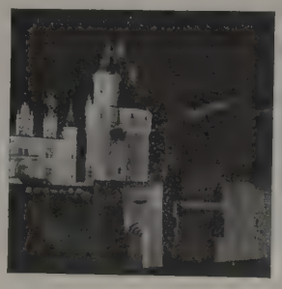
» Si le roi ne se fait si fort qu'il puisse, par sa puissance abréger ce mal... »

Catherine a terminé son dernier séjour à Chenonceaux. Le roi se fera fort, l'année suivante, à Blois, en faisant mettre à mort le duc de Guise, puis son frère, le cardinal de Lorraine.

Sinistre veille de Noël, à laquelle Catherine ne va guère survivre ; elle meurt à son tour le 5 janvier à Blois. « Elle y était adorée comme la Junon de la cour ; elle n'a pas plutôt rendu le dernier soupir qu'on n'en fit pas plus de compte que d'une chèvre morte. »

Par testament la reine mère a laissé Chenonceaux à sa bru.

Chenonceaux et ses dettes.



Le 2 août on annonce à Louise de Lorraine un messager :

La voix de Louise de Lorraine

« Une lettre du roi ? donnez... Oh ! »

Hier un moine fanatique a blessé Sa Majesté d'un coup de couteau...

Louise de Lorraine

« Ma mie, j'espère que je me porterai très bien ; priez Dieu pour moi et ne bougez de là... »

Ce dernier message de son mari déjà mort, Louise de Lorraine lui obéira à la lettre : elle prend le deuil blanc de la cour de France ; larmes d'argent et devises mortuaires décorent sa chambre et son oratoire, tendus de noir ; et « la reine blanche » termine à Chenonceaux dix années d'une funèbre survie, dans les oraisons et la pauvreté.

Elle a laissé quelque argent pour l'établissement d'un couvent de religieuses capucines, qui attendront trente ans dans les combles de Chenonceaux l'agrément de

la ville de Tours et trente ans prolongeront de leurs litanies le deuil de la reine blanche...

C'est le prélude à d'interminables années succédant aux heures de fièvre dans le château demi-abandonné.

Puis, en 1733, le duc de Bourbon vend Chenonceaux au fermier général Dupin.

On restaure la maison, on rétablit les jardins, on débroussaille les bosquets : voici Chenonceaux plus jeune que jamais Chenonceaux prêt à recevoir chaque automne les châtelains et leurs hôtes de Paris.

En 1747, il y a là le secrétaire des Dupin, le sieur Rousseau, de Genève, qui a bien mal débuté dans la maison :

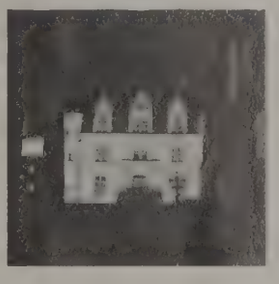
La voix de Rousseau

« M^me^ Dupin était encore, quand je la vis pour la première fois, une des plus belles femmes de Paris. Elle me reçut à sa toilette. Elle avait les bras nus, les cheveux épars, son peignoir mal arrangé. Cet abord m'était très nouveau. Ma pauvre tête n'y tint pas. Je tremble, je m'égare... »

Rousseau s'égare, M^me^ Dupin oublie, le prend au service de ses enfants, l'amène à Chenonceaux :

Rousseau

« On s'amusa beaucoup dans ce beau lieu ; on y faisait bonne chère ; j'y devins gras comme un moine. »



On y fit aussi beaucoup de musique :

Rousseau

« Pour ma part j'y composai plusieurs trios à chanter, pleins d'une assez forte harmonie... »

Car Jean-Jacques a des prétentions en cet art qu'il ignore.

D'ailleurs on voit foule à Chenonceaux ; les Dupin connaissent tout Paris.

Le docte abbé de Saint-Pierre vint même y méditer sa nouvelle méthode de l'orthographe :

L'abbé de Saint-Pierre

« Voilà, madame, *Aristide et Thémistocle* dont j'ai commencé la vie dans ce charmant séjour... suivant ce nouveau plan que je vous propozai sur les bords du Cher, dans une de nos promenades filosofiques où vous trouviez tant de plézir... »

Et Jean-Jacques poursuit dans l'allée de Sylvie sa promenade solitaire.

Et les années passent... Depuis que son mari n'est plus là, la vieille M^me^ Dupin s'attarde davantage à Chenonceaux. Elle achève de vieillir aux bords du Cher, tandis que gronde un autre orage qui s'est

accumulé sur la France. Elle est vénérée de tout le village et de son curé, l'abbé Lecomte, devenu président du comité révolutionnaire d'Amboise :

Voix de Sans-Culottes

« La citoyenne Dupin ? Une ci-devant !
» Et son château, citoyens ! Allons-nous laisser debout ce symbole odieux de la féodalité ?
» Mais oui, il faut démolir Chenonceaux !
» Ça ira !
» Écoutez le citoyen curé ! »

Le curé

« Eh quoi, citoyens, vous n'avez qu'un seul pont entre Montrichard et Bléré, et vous parlez de le démolir ! Vous êtes les ennemis du bien public. »

Et la sagesse d'un petit curé tourangeau sauva Chenonceaux de la ruine.

C'est en toute tranquillité que la vieille M^me^ Dupin put désormais accueillir ses rares visiteurs :

Madame Dupin

« Tenez, jeune homme, voilà l'antre de l'ours de Genève. »

En 1799, elle s'éteignit doucement à Chenonceaux. Elle avait quatre-vingt-douze ans.
Ainsi, à l'orée du XIX^e^ siècle, Chenonceaux quitte l'histoire pour venir jusqu'à nous ; le conte en finit là...
Une dame tourangelle : Catherine Briçonnet ; la favorite et la veuve d'un roi : Diane de Poitiers, Catherine de Médicis, firent cette demeure, qui fut leur autant qu'enfant sorti de femme. Et M^me^ Dupin nous l'a offerte, tout simplement, comme un don gracieux de la vieille France.

« Est-il au monde plus beau conte.
Que notre conte aux bords du Cher ?

CHAMBORD fut le premier des châteaux illuminés. Il offre un décor grandiose pour une évocation historique qui fait affluer les touristes.

LUYNES n'est pas un exemple de style d'une seule époque. Commencé au XV^e^ siècle, il s'adjoignit au XVI^e^ puis au XVII^e^ siècle de nouveaux bâtiments. La petite ville dont les maisons se groupent sous ses murailles s'appela d'abord Maillé. Elle prit le nom de Luynes quand Louis XIII eut fait don du château à son favori devenu duc et pair.

LANGEAIS conserve les restes d'un donjon qui rappelle Foulques Nerra, bâtisseur du premier château. Reconstruit une première fois sous Saint-Louis, il le fut de nouveau par Jehan Bourré, ministre de Louis XI. Il appartient plus au moyen âge qu'à la Renaissance, dont l'art est sensible surtout dans l'élégance des fenêtres. A Langeais fut célébré en 1491 le mariage de Charles VIII avec Anne de Bretagne.

SUITE DE LA PAGE 86

et d'autres excellents artistes animent de leur diction savante. Nous publions plus haut cette « légende historique », *Au temps des dames de Chenonceaux*. On en pourra goûter la haute qualité. La musique composée par René Cloérec l'illustre avec une remarquable justesse. La réalisation sonore est du reste tout à fait réussie. Les voix, habilement distribuées à travers l'espace, donnent au commentaire historique un naturel, une vigueur d'évocation saisissante, que renforcent les chants, les sonneries de trompettes, les orgues.

Le préfet d'Indre-et-Loire, M. Chapel, dont la diplomatie, la persévérance, l'active autorité ont contribué pour une part considérable à la réussite de l'entreprise, avait tenu à marquer d'un éclat particulier l'inauguration du « nocturne » de Chenonceaux. Un dîner réunit dans les caves de Vouvray plus de deux cent cinquante personnes. Dans le nombre, l'ambassadeur d'Italie et celui de Danemark, plusieurs autres membres du corps diplomatique, M. Boucoiran, directeur général du tourisme, les représentants de plusieurs ministres, les parlementaires d'Indre-et-Loire, M. Pierre Benoit, de l'Académie française, M. Hirsch, directeur de la Sûreté nationale, M. Braibant, directeur des Archives.

Répondant au président du conseil général, le professeur Guillaume Louis, M. Chapel rendit hommage à tous ses collaborateurs, aux techniciens qui ont équipé les châteaux pour l'illumination. Il tint à souligner qu'il avait travaillé en parfait accord avec ses collègues des départements voisins, M. Sudreau, préfet de Loir-et-Cher, et M. Morin, préfet de Maine-et-Loire. Grâce à cette entente, toute la région du Val de Loire a pu être associée à une initiative dont le tourisme et, par conséquent, l'économie française seront les bénéficiaires.

Et il n'est que de stricte justice de souligner ce que de telles initiatives doivent à la compréhension efficace de M. André Cornu, secrétaire d'État aux Beaux-Arts, et à sa vigilante action personnelle.

Après le dîner, un long cortège de voitures serpenta jusqu'à Chenonceaux. Par l'allée de platanes, où les projecteurs créent des zones inégales d'ombre et de clarté, les invités gagnèrent la terrasse de Diane. Et soudain ce fut l'enchantement. Pendant une demi-heure le château allait s'animer et, à mesure que ses hôtes illustres sortaient du silence, retrouver une vie mystérieuse. Tantôt la façade surgissait, éblouissante de blancheur, tantôt elle se voilait, ne laissant apparaître que l'oratoire de Catherine de Médicis. Les fenêtres des galeries tracèrent une guirlande, la chapelle flamboya, la rivière s'éclaira et les rayons jouèrent sous les arches. Puis, dans un bosquet aux arbres argentés, des voix firent entendre des chansons vives ou mélancoliques.

C'était une véritable féerie de la lumière, et quand la nuit reprit possession du domaine, ce ne fut qu'avec regret que chacun s'arracha au charme qui nous avait replongés dans le passé.

Au retour, arrêt à Amboise, dont le fier édifice est spécialement beau à contempler, de l'autre rive de la Loire, dans le manteau de lumière jaunie qui le drape.

Ainsi, du Blésois jusqu'en Anjou, une véritable route lumineuse suit le fleuve royal, avec des allées latérales qui conduisent à d'autres châteaux fameux, qu'il eût été bien injuste de négliger. De Cour-sur-Loire et de Ménars, par Langeais, Chinon, Montsoreau et Saumur, cette route aboutit à Angers surplombé d'une puissante forteresse féodale qui remonte à Philippe Auguste. Ici les grâces de la Renaissance sont absentes. Des tours et des murailles massives, des douves profondes, devenues, il est vrai, jardins, c'est sur une vision médiévale, une apparition de force et de rudesse au pays de la douceur que s'achève le voyage.

L'ENVERS DU DÉCOR

CONFIÉ à la Société Philips, l'équipement du château de Chenonceaux et d'une partie de son parc en vue du spectacle lumineux a été exécuté en moins de trois mois, temps record.

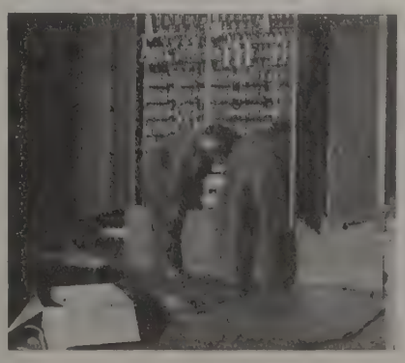
Cette installation a nécessité l'emploi de cent cinquante-six appareils de modèles divers. Les lampes utilisées sont de trois types : 1° lampes standard 300 W. à atmosphère gazeuse ; 2° lampes de 1.000 W. type projection ; 3° lampes à lumière mixte (vapeur de mercure et incandescence dans la même ampoule).

Quand l'éclairage est total, il réclame une puissance de 85 kW. Pour y parvenir, E. D. F. n'a pas hésité à monter sur la rive gauche du Cher un transformateur alimenté sous 15.000 volts. La rive gauche a été reliée électriquement à la rive droite par un câble immergé dans la rivière. Ce câble aboutit à la salle de commande, ancienne salle des Harnais. Plus de cent cinquante manœuvres sur interrupteurs et seize sur gradateurs, appareils qui servent à varier l'intensité lumineuse, sont nécessaires à chaque séance.

Deux opérateurs travaillent sur le pupitre « lumière » ; il comprend trente interrupteurs qui, par un jeu de relais, permettent de nombreuses combinaisons adaptées exactement au texte.

Chaque interrupteur est repéré par un voyant lumineux et par une lettre qui correspond soit à un projecteur, soit à un groupe de projecteurs. Des repères correspondant aux manœuvres sont également inscrits sur le texte que suivent les opérateurs. Les séquences sonores sont également repérées.

Cette installation compliquée a été étudiée et mise au point par M. Siellet, assisté de MM. Brun et Eichinger et en collaboration avec l'auteur du texte, M. Martin-Demézil. L'installation électrique a été réalisée par M. Villedieu, de Tours, et supervisée par M. Blot. Enfin l'organisation matérielle du spectacle a été excellemment assurée par M. Raymond Rose, délégué départemental au Tourisme.



★

A gauche : un des musiciens de « Cosi fan tutte ». Maquette de costume dessinée par Balthus. **A droite :** maquette de Derain pour « le Barbier de Séville ». Costume d'un paysan espagnol.

L'EXPOSITION CÉZANNE CLOU DU FESTIVAL D'AIX-EN-PROVENCE

PAR BERNARD CHAMPIGNEULLE

Faut-il redire encore l'enchantement de ces saisons de juillet où les amis de la musique se retrouvent dans la capitale de la Provence toute en fête ?... Fête de l'art, fête de l'esprit, avec ce charme singulier que donne le contact de l'une des plus nobles villes des terres latines. Si le festival d'Aix-en-Provence a sa couleur particulière, si nous ne pouvons le comparer à rien, c'est sans doute au tact, à l'intelligence et à la passion des organisateurs que nous le devons, et à leur sens de la convenance. Mais tant de subtiles qualités seraient vaines si l'on n'y ajoutait un ensemble de qualités plus terre à terre, indispensables cependant : je veux dire la patience, l'énergie, un inlassable travail. Le plus mince détail est considéré comme important puisqu'il est destiné à composer une œuvre que l'on veut sans défaut.

Cette année, il semble que l'on ait apporté plus de soin encore qu'à l'habitude à cette méticuleuse préparation. « C'est par les petites choses que les grandes s'accomplissent. » Nous pensions à ces paroles de Louis XIV en voyant le labeur secret des orchestres, des chanteurs, des décorateurs, des costumiers, cette préoccupation de tous les instants qui fait reprendre cent fois un passage délicat de l'orchestre ou cent fois déplacer sur une robe un bout de ruban.

En assistant à la plus brillante représentation du *Barbier de Séville* que l'on puisse imaginer le public ne peut deviner tout ce qu'il a fallu de recherches pour choisir ces voix volubiles et pour assurer une mise en scène aussi vive ; il ne se doute pas que trente répétitions des chanteurs ont été nécessaires.

Le public boude la musique contemporaine ? Il suffit d'insérer une pièce moderne dans les concerts parisiens pour faire déserter les salles ? « Tant pis, ont déclaré les animateurs d'Aix, nous monterons cinq concerts où l'on n'entendra que de la musique moderne et même des premières auditions ou des pièces qui ne sont jamais données en France. Seulement, nous ne nous contenterons pas de ces auditions hasardeuses dont le public a raison de se méfier. Nous ferons, pour chacun de ces concerts, dix répétitions au moins, douze s'il le faut. Et chaque note sera à sa place. » Ne cherchons pas plus loin. Ce souci primordial de la qualité, voilà ce qui fait le succès d'Aix-en-Provence. Car il ne suffit pas de bénéficier d'incomparables privilèges, de voûtes de platanes et de fontaines merveilleuses, d'un théâtre de plein air comme il n'en existe nulle part ailleurs ; tout cela ne serait rien sans une direction artistique qui allie l'enthousiasme à une sévérité vétilleuse, sans une organisation générale qui sait satisfaire les plus difficiles.

On reprend cette année *les Noces de Figaro*, avec une interprétation un peu modifiée. L'inoubliable Graziella Sciutti est toujours là, mais il y a en outre Stich-Randall, de l'Opéra de Vienne, et Maria Moralès. Quelle belle idée d'avoir monté *le Barbier*, dont l'éclatant brio a subi le décri d'esthètes trop imprégnés de wagnérisme ! Ce n'est pas une petite affaire de parer les faciles improvisations de Rossini, tant ressassées, de nouveaux prestiges. Sous la direction de Giulini, chef d'orchestre de la Scala, des artistes qui ont les vocalises rossiniennes dans le gosier en venant au monde peuvent animer cet opéra de sa véritable allégresse limpide, qui n'avait pas eu son égale depuis Scarlatti. André Derain a créé des décors et des costumes pleins d'esprit, dignes d'un peintre qui atteint la maîtrise en tout ce qu'il entreprend. Et Mozart encore, le Mozart familier aux spectateurs de la cour de l'archevêché, le Mozart des jeux gracieux de *Cosi fan tutte*, chef-d'œuvre de l'opéra-bouffe, dont Balthus a refait les costumes, le Mozart des *Noces*, opéra-bouffe aussi, mais dont le génie de l'auteur a su amplifier le langage pour le porter au sommet de la grande comédie. L'orchestre est celui de la Société des Concerts. Rosbaud tient la baguette.

On pourrait déjà faire un ample florilège des solistes d'opéra dénichés pour Aix-en-Provence, à peu près inconnus chez nous, et qui depuis qu'ils s'y sont produits ont conquis la renommée. C'est une des spécialités de ce festival, en effet, de sortir des sentiers battus, de ne pas se livrer au culte habituel de la vedette — cette tare de notre temps — pour ne rechercher, encore une fois, que la qualité. Nan Merriman, Teresa Stich-Randall, Cesare Valletti et Franco Calabrese, basse profonde qui tient le rôle de Basile, ces nouveaux venus triomphent d'une succession difficile à prendre.

PAUL CÉZANNE

« CÉZANNE A LA PALETTE »

CE « PAYSAGE AU VIADUC », au fond duquel on découvre la montagne Sainte-Victoire, appartient au Metropolitan Museum de New-York. On a longtemps cherché où il avait été peint. M. Sam-Sals a pu établir qu'il l'avait été au cours d'un séjour fait par Cézanne dans une propriété que possédait le mari de sa sœur aux environs d'Aix.

LE VASE BLEU. Il est garni d'iris et de pois de senteur. Peinte en Provence dans la propriété du Jas de Bouffan, cette toile faisait partie de la collection Camondo et est entrée au Louvre avec les tableaux qui composaient ce précieux ensemble.

Parmi les ensembles qui se produiront signalons : *I Musici*, qui viennent de Florence et que nous n'avons entendus qu'une seule fois à Paris. Quelle classe ! Quand les Italiens font chanter les cordes, ils ont l'art de vous faire quitter la terre... A l'orchestre de Baden-Baden échoit la tâche redoutable des révélations contemporaines. On entendra des premières auditions de Mihalovici, Egck, Petrossi, Webern, Le Roux, Maurice Jarre, Sauguet et Darius Milhaud. Aucun festival n'a jamais tant fait pour la jeune musique.

Depuis le moment où il parcourait la campagne aixoise en compagnie de Zola, son camarade de classe, tous deux ivres d'enthousiasme et de soleil, jusqu'à cette journée du 15 octobre 1906 où, plantant pour la dernière fois son chevalet devant le cabanon de Jourdan, il fut pris par l'orage et frappé

LE MEURTRE. Ce tableau a été peint vers 1865, à un moment où l'artiste était en proie à de sombres pensées et en quelque sorte hanté par l'idée de la mort. C'est sous cette hantise qu'il peignit non seulement « le Meurtre », mais d'autres tableaux dont les titres disent le réalisme appuyé, « la Femme étranglée » et « la Toilette funèbre ».

LA FEMME AU CHAPELET. Cette femme, qui avait été religieuse, était au service de la mère de Cézanne. Le poète Joachim Gasquet trouva, un jour, ce tableau dans l'atelier du peintre près du poêle dont il servait à ramasser les cendres. Cézanne le donna à son ami.

de congestion, Cézanne n'a guère cessé de vivre par la Provence.

Il a souvent séjourné à Paris, attiré par les musées, tentant avec plus ou moins de bonheur de participer au mouvement des jeunes peintres indépendants ; mais il y apparaissait comme un être insolite, dans une ville hostile, sans contact avec un public qui trouvait d'ailleurs sa peinture horrible. Même dans les fameuses réunions du café Guerbois, où il rencontrait Manet, Stevens, Fantin-Latour ou Renoir, il se trouvait isolé. Né pour une tâche austère et difficile, il ne se sentait pas solidaire de ce groupe de virtuoses, lui qui avançait si péniblement, lourd et gauche, comme à tâtons. « Je commence, écrivait-il à sa mère, à me trouver plus fort que ceux qui m'entourent, et vous savez que la bonne opinion que j'ai sur mon compte n'est venue qu'à bon escient... » Cependant ses envois au Salon étaient refusés avec une constante obstination.

Il se fixera plus tard à Aix, au Jas de Bouffan, à L'Estaque ; il

LA MAISON DU JAS DE BOUFFAN

Cézanne a peint maintes fois cette maison et le jardin qui l'entourait avec son petit bassin et son fouillis de verdure et de fleurs. La vue que nous reproduisons est une aquarelle gouachée.

AUTOUR DE LA TABLE

Cette œuvre est un des très rares pastels exécutés par Cézanne au cours de sa carrière. Il appartient à la période d'Auvers-sur-Oise.

ira peindre à Gardanne et au pied de la montagne Sainte-Victoire. C'est là qu'il retrouve son sol, sa race. Il a tourné le dos de façon définitive à l'impressionnisme et aux délicatesses vaporeuses de l'Ile-de-France. Bourgeois farouche et prudent, il construit patiemment son univers, sans se préoccuper de l'œuvre des autres, en matériaux frustes et solides. Cet homme dont les ignorants voulurent faire une sorte d'anarchiste et d'insurgé était en réalité un fervent de Poussin et il se rattachait par nature au classicisme méditerranéen. « Je veux peindre la virginité du monde », disait-il... A sa manière, il reconstituait le monde, et, après lui, aucun peintre ne verra plus le monde sans lui.

Les légendes se forment vite, même à propos de ceux qui sont très proches de nous. On répète un peu facilement que le bonhomme Cézanne était considéré comme une espèce de sauvage et de demi-fou par ses compatriotes, que les gamins lui jetaient des pierres quand il passait sur les routes, etc. Mais tous les témoignages des amis qu'il avait dans sa ville concordent au contraire pour affirmer que, malgré son caractère irritable, on avait une sorte de vénération pour cet artiste intransigeant et tenace, ami de la solitude, aussi peu soucieux de former des disciples qu'il était résolu à entreprendre une reconquête de la peinture. La jeune génération des poètes aixois — un Joachim Gasquet, un Joseph d'Arbaud — sera fascinée par le génie du vieux maître et sera la première à le célébrer sur le mode lyrique (alors que Zola, l'ami de jeunesse, le décrira comme le type de l'artiste raté).

Bourru et volontiers solitaire, Paul Cézanne vivait à Aix une vie d'artiste bourgeois. On le voyait partir sur la route du Tholonet, avec son matériel, dans une vieille calèche conduite par un vieux cocher et traînée par deux vieux chevaux. Léo Larguier, qui faisait son service à Aix en 1901 et qui allait parfois chez lui le dimanche, nous le montre dès le matin en jaquette et chapeau Cronstadt, se rendant à la messe :

> .....*semblable,*
> *Au ban des Marguilliers, à quelque bon notable,*
> *Chauve, de noir vêtu, modestement assis*
> *Parmi des hommes d'âge et de sens bien rassis.*

On me dira que la ville d'Aix n'a pas beaucoup témoigné d'admiration au maître qui devait être sa gloire. De son vivant, et alors que des Cézanne avaient été achetés par des musées de Berlin ou de Munich, de New-York ou d'Helsingfors, le musée Granet n'en avait pas un seul. Mais le Louvre — où Cézanne n'entra que par effraction, avec la collection Camondo — n'en avait pas davantage. Quel déchaînement de sarcasmes et d'indignation si un musée de province avait montré ces toiles si grossièrement peintes !

Voici que réparation est faite. Grâce à l'initiative de Mme Martinaud-Deplat et à l'esprit de compréhension de la municipalité, le musée d'Aix accueille pour la durée de juillet, pendant le festival, un ensemble de peintures qui constitue le plus bel hommage que l'on puisse rendre à « l'enfant du pays ».

L'œuvre de Cézanne, comme on sait, se trouve aujourd'hui dispersée dans les plus riches collections publiques et privées des deux mondes. Faire venir des pièces d'une aussi grande valeur n'était pas une entreprise facile. Il convient de féliciter Mme Guinet-Pechadre, directeur des musées de Nice, d'avoir mis au service de cette manifestation sa compétence et son esprit de diplomatie. Ainsi nous pouvons suivre l'évolution du maître à travers une trentaine d'œuvres magistrales, depuis la si curieuse toile intitulée *l'Assassin* (collection Wildenstein), peinte en 1867, jusqu'au cabanon de Jourdan (Kunstmuseum de Bâle), dont nous parlions plus haut, où transparaît un ciel d'une éclatante lumière, tableau qu'il dut abandonner quelques jours avant sa mort.

Le portrait de Cézanne par lui-même, de la Phillips Gallery de New-York, semble présider l'assemblée d'un air rébarbatif. Le Louvre a envoyé ce qu'il possède. Plusieurs natures mortes de diverses époques. *Le Panier de pommes*, *le Pichet* aident à comprendre comment le peintre concevait le paysage. Les paysages de Cézanne sont de toute beauté ; citons *l'Estaque* (collection G. Renand) et surtout *la Montagne Sainte-Victoire*, cette pièce grandiose qui a été envoyée par le Metropolitan Museum avec le *Portrait de Boyer*. Des aquarelles, des dessins complètent l'exposition.

En même temps, la Galerie Blanc, sur le cours Mirabeau, présente une sélection d'aquarelles, tandis qu'Achille Emperaire, le peintre nabot (dont on regrette de ne pas voir le fameux portrait peint par son ami Cézanne), fait l'objet, à la Galerie des Arts, de la première exposition qui lui soit fort légitimement consacrée.

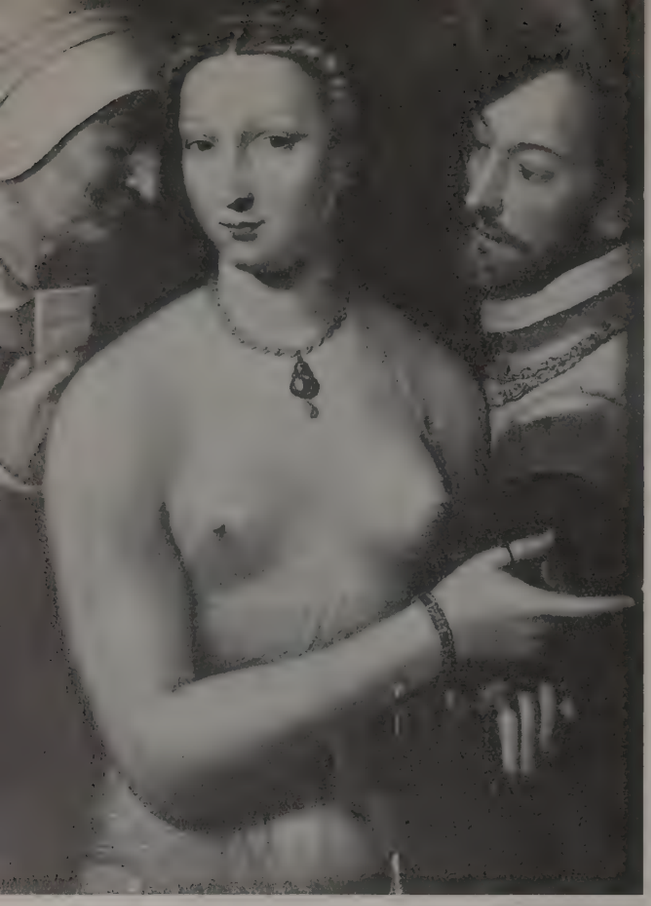
Signalons que l'exposition Cézanne se rendra ensuite à Nice, au musée Masséna, pour le mois d'août. La ville traditionnelle des plaisirs poursuit ainsi son destin, favorisée par une édilité clairvoyante, qui tend à en faire une cité ouverte à toutes les satisfactions de l'esprit.

L'Amérique entretient un véritable culte cézannien. C'est un groupe de collectionneurs américains qui a réuni les fonds nécessaires pour acheter l'atelier du maître à Aix et l'offrir aux musées nationaux. Je me souviens de la journée que je passai il y a deux ans chez Marcel Provence, qui avait la joie d'y habiter. Celui-ci me montrait les objets familiers en désordre qui rendaient la présence du peintre toute proche de nous et il s'inquiétait du sort réservé à ces lieux mémorables. L'écrivain devait mourir quelques mois plus tard. Ses vœux sont aujourd'hui comblés. Sa famille a consenti à se défaire de cette maison, qui, dans une touffe de verdure, domine la ville. Ce sera un lieu de pèlerinage pour les admirateurs en même temps qu'un musée historique et un centre de documentation pour les chercheurs. Un grand souvenir sera pieusement évoqué et efficacement servi.

L'ARBRE. Une des toutes premières œuvres de Cézanne. Elle a été peinte vers 1864 et fait maintenant partie de la collection de M. Émile Roche.

FIGURES NUES DE

DEPUIS LES MAITRES DE FONTAINEBLEAU



ÉCOLE DE FONTAINEBLEAU « La Procureuse ».

FRANÇOIS BOUCHER « Retour de chasse de Diane ».

MANET « La Femme aux seins nus ».

EST-CE le souvenir d'Ovide qui flotte dans l'air de la Galerie Charpentier ? « Voici venir Corinne ; elle se voile de sa tunique flottante ; ses cheveux cachent de chaque côté son cou blanc... Je lui arrachai sa tunique... Quand elle fut devant moi, debout, sans aucun voile, je vis un corps parfait de tout point... » (Ovide, *les Amours*, Livre I).

Et dans cette promenade à travers les salles nous cheminons des *Eves* aux *Vénus*, des *Dianes* aux *Ninis*, des *Antiopes* sommeillantes à la *Parisienne* si éveillée...

Pendant la Renaissance, Fontainebleau devient « une seconde

Rome » ; Rosso, le Primatice, d'autres aussi, y introduisent ce maniérisme symbolique qui, repris par des artistes français, tend vers un naturalisme cher à notre tempérament. *La Chaste Diane* du Rosso (mais l'est-elle vraiment ?) n'est pas le thème qui convienne aux Français ; ils lui préfèrent *la Procureuse* au savoureux réalisme.

Au cours du XVII[e] siècle le nu est prétexte au décor, ou bien, s'inspirant de l'Antique, il révèle d'admirables proportions, au « canon » soigneusement établi. Toutefois, Poussin, dans ses *Bacchanales*, se souvient de Titien et du Corrège, et la lascivité de ses nymphes s'oppose à la musculature virile de ses satyres.

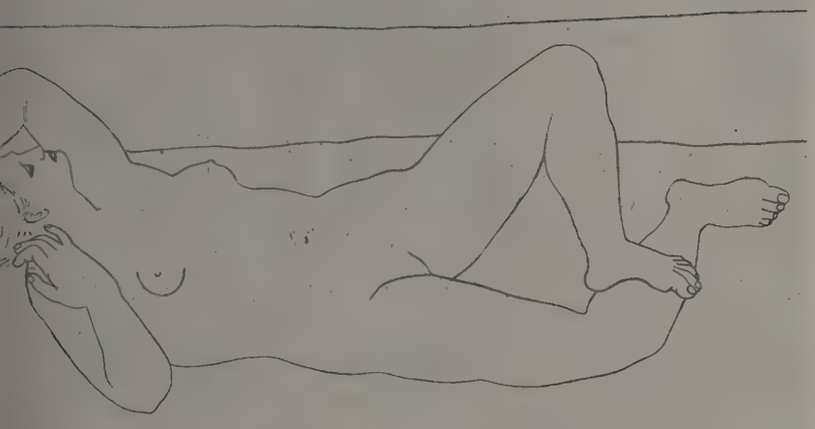
Le XVIII[e] siècle est, par excellence, le siècle de la femme : la liberté succède à la contrainte et le libertinage se substitue à l'héroïsme. L'artiste cherche l'instant aigu, la spontanéité d'un mouvement, d'une attitude, d'un geste, d'un regard : d'où le caractère dynamique des œuvres qui contraste avec le statisme du

L'ÉCOLE FRANÇAISE

siècle précédent. Les seuls dieux de la Fable désormais admis ne sont plus guère qu'Eros ou Vénus. Enfin, le pouvoir d'illusion qu'apportait le théâtre allait permettre aux peintres une évasion vers la fantaisie, le rêve. Par antithèse, et pour plaire aux amateurs du temps, ils évoquent avec réalisme les amours de boudoirs.

Les modèles favoris de Boucher sont les Dianes qui s'ébattent au bain, les Vénus entourées d'amours ou les bergères pressées par leurs galants... Le libertin mène parfois au grivois : c'est le cas de Fragonard, qui traite toute une série de sujets où l'Amour trône en maître. Ainsi *la Gimblette*, œuvre exquise de fantaisie et piquante d'esprit, où la vie est exprimée dans toute sa spontanéité. Toutefois Fragonard se laisse entraîner vers plus de sentimentalisme dans une vision déjà préromantique comme *les Amants heureux*.

David et les néo-classiques tentèrent de réagir contre cet esprit



libertin et voulurent revenir à l'héroïsme, mais ils se laissèrent entraîner, eux aussi, vers la représentation de nudités non académiques, comme ce portrait satirique de *Mademoiselle Lange en Danaé*, par Girodet. On sait qu'après avoir exécuté un portrait de la célèbre comédienne, celle-ci ayant critiqué l'œuvre, Girodet lacéra la toile, et en quelques jours il composa un petit tableau, exposé ici, où il représenta M^lle^ Lange nue, étendue sur un lit et, nouvelle Danaé, recevant une pluie d'or qui tombait de tous côtés. Outre plusieurs détails plus que satiriques, Girodet représenta sur le devant de la scène, à gauche, un énorme dindon dans le profil duquel l'artiste avait trouvé le moyen de confondre les traits de l'homme dont le nom se trouvait lié à celui de sa Danaé ; enfin d'autres détails complétaient cette parodie. L'œuvre fut exposée au Louvre en 1799, où elle ne resta que quelques jours.

Avec M. Ingres la femme s'épanouit sensuellement dans les sérails et sa lascivité apparaît dans les tepidariums de Chassériau.

ÉCOLE DE FONTAINEBLEAU « Artémise ».

PICASSO « Nu » (dessin).

RENOIR « Baigneuse vue de profil ».

MODIGLIANI « Nu ».

Mais le réalisme allait triompher au cours du XIX[e] siècle, qu'il s'agisse de Géricault, de Delacroix, de Courbet ou de Corot; chacun, selon son génie, exprime la sensualité du corps humain ; Delacroix apprécie les divans baudelairiens et les négresses, tandis que Corot poétise son modèle, qui se transforme en *Nymphe de la Seine*, étendue dans un paysage aux reflets argentés. L'époque impressionniste accuse encore ces jeux de reflets sur le corps humain peint en plein air, tout ruisselant de lumière, tout criblé de taches colorées et d'ombres transparentes.

Si Edouard Manet est encore parfois d'un réalisme cru à la Zola, Renoir fait frissonner ses nus féminins sous le soleil et se plaît à arrondir les formes pour exprimer au maximum le caractère charnel de ses modèles.

Berthe Morisot, avec sa *Bergère nue*, semble s'être directement inspirée du *Bara* de David : étrange rapprochement.

Toulouse-Lautrec peint le milieu des « filles », Degas évoque au pastel les *Femmes à leur toilette*, toutes ruisselantes d'eau qui irise leur corps. Cézanne accuse avec force le réalisme intransigeant de son modèle, alors que Van Gogh traite son *Nu couché de dos* avec candeur.

Parmi les contemporains, que d'admirables études aussi ! Le *Nu* de Modigliani a le graphisme pur et l'élégance des œuvres florentines, il contraste étrangement avec les *Deux Amies* de Marquet présentées dans toute leur indécente impudeur. Le pessimisme des *Nus* de Picasso, à l'angoissante expression, alterne avec la sérénité lumineuse de la *Femme au bain* de Bonnard. Matisse, Dufy, Derain, Oudot, Brianchon, quelques plus jeunes, vont clore brillamment cette manifestation en hommage, en partie, à l'éternel féminin, permanente source d'inspiration pour les artistes et les poètes.

DE LA RIVE GAUCHE

L'ECOLE nationale des beaux-arts présente actuellement au public une passionnante et remarquable exposition consacrée à l'Art graphique au moyen âge. On ignore généralement la richesse d'œuvres conservées à la bibliothèque de l'Ecole des beaux-arts et provenant en grande partie de la donation J. Masson. M[me] Bouleau-Rabaud, conservateur des collections, reprend, après Pierre Lavallée, la tradition de ces manifestations artistiques et elle ouvre brillamment ce cycle d'un intérêt primordial pour les historiens d'art, les amateurs de dessins et les artistes. La rareté de certaines pièces provenant de livres d'heures, la comparaison entre des enluminures ou des dessins français, flamands, allemands ou italiens sont une source d'enseignement en même temps qu'une richesse incomparable pour les yeux et pour l'esprit.

VUILLARD « Intérieur ».

Une très importante rétrospective consacrée à Vuillard a lieu actuellement à la Galerie Bernheim-Jeune, au profit de l'orphelinat des arts. Nous conseillons vivement la visite de cette exposition, qui permet, en dehors du but charitable, de jouir de l'œuvre d'un artiste d'une rare sensibilité. Vuillard a dépassé l'époque contemporaine et se trouve lié à la vaste chaîne de l'évolution de l'art français au même titre que Chardin, Corot ou Renoir ; il en est un des chaînons, de moindre génie, certes, mais il fait partie de ces « intimistes » qui évoquent avec finesse la « vie intérieure » et la « vie agissante », mêlant dans leur peinture des éléments de psychologie et de poésie, analysant à la fois l'atmosphère, la couleur d'une robe ou d'un tapis, l'expression d'un personnage ou son cadre familier. La peinture de Vuillard semble évoluer parallèlement à la littérature de Proust.

Carzou voit Venise comme Claude Gellée voyait ses paysages italiens, c'est-à-dire avec un sens classique profond, une lumière subtile et une intense poésie. Ses vastes mâtures et voilures de navires s'ordonnent sur la lagune par rapport à l'architecture des monuments avec une majesté et une harmonie équilibrées.

(Galerie Drouant-David.)

A RIVE DROITE ET D'UNE EXPOSITION A L'AUTRE

PAR MAURICE SÉRULLAZ

VAN MOPPÈS — P. Barillet et J.-P. Grédy

D'un pinceau alerte Van Moppès campe des scènes entrevues au coin de la rue ; toujours prêt à l'ironie, il frôle la caricature, même dans ses portraits. Couleurs fraîches, légèrement apposées, souvent transparentes, sur le support de bois non préparé, ce qui donne de très jolis tons blonds. Les paysages sont traités dans le même esprit que les personnages ; de petit format, ils évoquent des vues d'Espagne et d'Italie.

(Galerie Alex. Cazelles.)

Joseph Rivière sculpte avec force et sérénité. Il aime les formes pleines et riches, expressives et sensuelles. Dans ses sculptures comme dans ses dessins il recherche l'arabesque délicate, le geste qui parle, le regard qui vit.

(Galerie Badinier.)

Jacques Weismann expose en ce moment au musée de Châteauroux une série importante d'œuvres, de paysages et de compositions d'un grand intérêt. Elève de Cormon, Jacques Weismann vint travailler en Berry et s'attache à évoquer les sites et les coutumes du pays de George Sand et de Maurice Rollinat, qu'il s'agisse des métiers encore en honneur dans certains hameaux de l'Indre ou de la Creuse ou bien des vues de châteaux, de vieilles maisons ou de sites pittoresques. Nous souhaiterions voir Jacques Weismann illustrer un livre sur l'Indre ou la Creuse pittoresque, pour l'apport documentaire et iconographique qu'il y mettrait.

WEISMANN — « Azay-le-Ferron » (Indre)

Léger est très apprécié aux Etats-Unis, il l'est aussi dans certains milieux artistiques français. Mais son art nous paraît monumental et décoratif, lié à notre époque de machinisme et parfait pour orner des murs d'usine. Pourquoi vouloir transporter l'usine chez soi, dans son intérieur ? La place ne convient guère, et ces femmes de tôle ondulée, cette « plastique de l'engrenage », cette vulgarité des harmonies colorées ne font que nous retremper dans le matérialisme de tous les jours alors que nous avons besoin d'évasion !

(Galerie Louis Carré.)

L'art de Mainssieux est art de grand peintre, car il sait conserver les qualités qui sont propres à la peinture : coloris, lumière, dessin, composition ; ses toiles sont originales ; il ne se crée pas une originalité, il la porte en lui.

(Galerie Couleur du Temps.)

Le matérialisme pictural de George Bouche est compensé par le sens poétique qu'il a des choses. Sa technique très empâtée (il peignait à l'aide de seaux de peintures !), ses harmonies très sobres de vert gris et de roses éteints donnent un caractère étrangement mystérieux à ses compositions.

(Galerie Katia Granoff.)

On a pu dire que l'art de Prado semble issu de l'art préhistorique des grottes ancestrales. Même liberté, même sensibilité, même vérité, même magie indéfinissable. Prado sait exprimer le poids, la densité d'un corps animal, mais aussi sa souplesse, sa force, son élégance. Des bisons des grottes aux taureaux de Goya, nous retrouvons la même permanence, la même inspiration réaliste et poétique.

(Galerie Henri Tronche.)

Martin-Ferrières, qui expose ses œuvres chez lui, à Neuilly, est un décorateur religieux dont les fresques ornent l'église Saint-Christophe de Javel, l'église Saint-Louis à Marseille (Chemin de Croix) et Notre-Dame de Lourdes de Romans-sur-Isère. Comme paysagiste il aime peindre la Grèce, l'Espagne ; grand talent soutenu par une magnifique inspiration.

La Galerie Ror Volmar expose des œuvres, signées de noms célèbres, réunies sous l'égide de la Tramontane, association des anciens engagés volontaires du 21e R. M. V. E. Ce sont Brayer, Brianchon, Chapelain-Midy, Othon Friesz, Goerg, Heuze, Oudot, Kisling, Savin, Auguste Simon, Smol, Waroquier et Raymond Servian, sculpteur.

Paysagiste de Paris, de Maintenon, du pays basque, Michel Dureuil séduit par un admirable sens de la construction et une grande sensibilité.

(Galerie Van Ryck.)

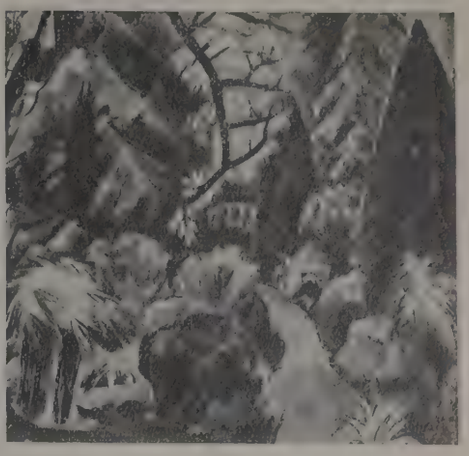
L'hebdomadaire Samedi-Soir présente dans ses locaux diverses peintures de Schwarz-Abrys, peintre poète de Ménilmontant, et ses œuvres psychanalystes des fous de Sainte-Anne. Exposition du plus grand intérêt.

Laure Garcin nous signale elle-même que « ses efforts ont surtout porté sur la recherche d'un art de synthèse symbolique, le symbole polyvalent (synthèse de formes figuratives et non figuratives) étant considéré par nous comme l'acte par excellence de l'imagination créatrice ».

(Galerie Saint-Placide.)

Jean Aujame tend vers une plus grande richesse plastique ; son attirance vers l'effet décoratif semble se réduire et cède la place à un graphisme incisif et original, à des harmonies colorées plus recherchées. La part méditative, valeur quelque peu mystérieuse, transparaît dans certaines compositions qui font d'Aujame un artiste bien français par ses qualités de réalisme plastique, de classicisme et de subtile poésie.

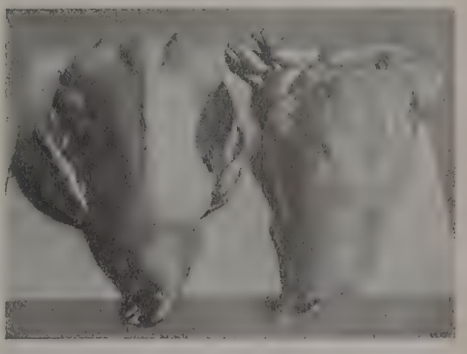
(Galerie de Berri.)



LILLY STEINER — « Le Jardin japonais ».

Citons deux expositions intéressantes d'artistes paysagistes d'Espagne, Lola Bech, et d'Amérique Latine, Raul Elas Reyes.

(Galerie Bernard Rosenthal et Maison de l'Amérique latine.)



ROHNER — « Les Poulets ».

Rohner est, parmi le groupe des jeunes artistes, un de ceux qui se laissent séduire par le retour aux apparences. Ses natures mortes expriment le poids des objets, leur réalité intrinsèque. Son style reste froid, mais ses peintures ont le reflet d'une âme sensible.

(Galerie Framond.)

M. BREYNAT — « Fleurs ».

LISER LA TOILE dont sont faits les vête-
s de travail des bouchers est une idée qui
anque pas d'originalité. En cette toile Pierre
ence a exécuté cet ensemble à la fois pratique
égant et qui est tout indiqué pour s'adonner
aux joies du yachting.

ORÉ LEDOUX a créé pour les plages de la
d'Azur ce maillot deux pièces en piqué de
n blanc rayé vert. Une sortie de bain en tissu
ge « Candlewick » vert doublé du même piqué
l'accompagne fort heureusement.

SOLEIL DU MIDI est un prétexte autorisant
des fantaisies. Vous aimerez pour vos prome-
s sur la Croisette cet élégant corsaire à
aux bleu sombre et blanc de Jacques Heim.
porte accompagné d'un haut de piqué vert vif
et d'un bonichon de même couleur.

PEUT-ÊTRE n'aimez-vous pas tellement vous dorer sur le sable et préférez-vous les promenades en forêt. Vous pourrez adopter en ce cas ce modèle d'Henry à la Pensée : robe de Vichy imprimé bleu marine et blanc. Pointe assortie.

SUR LES PLAGES LA JUPE AFFRONTE LE CORSAIRE

PAR ANNE ZEGEL

DANS quelques jours : les vacances ! Quelles toilettes emporterez-vous, madame, pour être non seulement élégante, mais aussi dans la note ?

La France offre une telle diversité avec ses côtes aux noms évocateurs, sa campagne verdoyante, ses multiples villes d'eaux et ses villages de montagne, qu'il est impossible de prétendre à une mode féminine uniforme pour l'été. La véritable élégance, en vacances, consiste à porter des vêtements en accord avec l'endroit où l'on se trouve et avec ses distractions journalières. Aussi la mode est, à quelques détails près, semblable pour les lieux de villégiature de même catégorie : que vous partiez pour Aix-les-Bains, Luchon ou Vichy, il vous faudra emporter les mêmes toilettes. Si vous avez décidé d'aller à la campagne, que ce soit dans le Bocage normand ou dans le Périgord, la petite robe de cotonnade est de rigueur. Et le climat du Jura imposera les mêmes obligations vestimentaires que celui des Pyrénées.

Cette règle ne joue cependant pas pour les plages et il ne saurait être question de s'habiller à Cannes comme au Touquet, ni même comme à Saint-Tropez.

C'est pourquoi nous sommes allée jeter un coup d'œil sur les collections d'été des couturiers. Il semble que la jupe, qui s'était vu préférer ces dernières années le short et le pantalon, prononce une grande offensive. En effet, on la trouve en même tissu que le maillot qu'elle complète ; ou bien recouvrant des pantalons corsaires elle évoque les jeunes héroïnes féminines de la comtesse de Ségur. Suivant l'opinion d'un jeune couturier cannois nouvellement « monté » à Paris, le grand chic, cet été, sera de porter le tricot rayé des matelots.

Si vous allez à la mer, pour être élégante munissez-vous, sans crainte de vous tromper, d'une large jupe de toile, d'un « corsaire », de ce tricot, d'un bain de soleil « décolleté bateau ». Bouclez votre valise, et bonnes vacances !

AU DÉTOUR DU CHEMIN, une tour carrée, altière, d'un seul jet, véritable beffroi, la tour de l'ancienne abbaye, domine d'amples frondaisons. Comme à Sion, comme à Vézelay, autour de ces collines où les hommes ont cherché depuis des siècles à se rapprocher de Dieu, un silence extraordinaire règne, d'une qualité supraterrestre.

CENTRE INTELLECTUEL FRANCO-BRITANNIQUE

L'ABBAYE DU BEC SERT DE DÉCOR A « MEURTRE DANS LA CATHÉDRALE »

HISTOIRE étrange, exaltante, que celle de ce monastère, rasé, assiégé, saccagé, reconstruit au cours des âges, et toujours vivant... Et quelle aventure, entre autres, que celle du tombeau de l'impératrice Mathilde, retrouvé, oublié, redécouvert, oublié de nouveau sous les dalles d'une chapelle du Bec, à quatre reprises, entre le XIII[e] et le XIX[e] siècle ! jusqu'au jour où la cathédrale de Rouen recueillit — enfin ! — les restes de cette fille d'Henri I[er], roi d'Angleterre... »

Celui qui s'exprimait ainsi et ceux qui l'entouraient semblaient tous connaître cette abbaye, proche de Brionne, et ses moines. Ils multipliaient les détails, remontaient dans le passé, revenaient à notre époque, exposaient le rôle réassumé depuis peu par cette maison sainte et les bénédictins du Mont-Olivet, auxquels la IV[e] République a accepté de rendre leur demeure. Récits inattendus, si captivants que, l'autre jour, par une chaleur de fournaise, j'arrivais dans un petit vallon, vert comme il se doit en Normandie et planté de beaux arbres. Un ruisseau, le Bec (d'un mot danois, viking, qui signifie précisément : ruisseau), se hâtait au milieu des prés, comme impatient d'aller se jeter dans la Risle. En toile de fond, un village typiquement normand : Le Bec-Hellouin, s'accrochait au flanc d'un coteau. Puis, au détour du chemin, une tour carrée, altière, d'un seul jet, véritable beffroi surmonté d'une manière d'échauguette, la tour de l'ancienne abbaye dominait d'amples frondaisons. Abbaye qu'ont célébrée La Varende, Georges Goyau, Etienne Gilson, comme aussi le président Herriot, dans sa Forêt normande. Le silence, ce silence déjà noté à Sion, à Vézelay, autour de ces collines où des hommes ont cherché depuis des siècles à se rapprocher de Dieu, était extraordinaire.

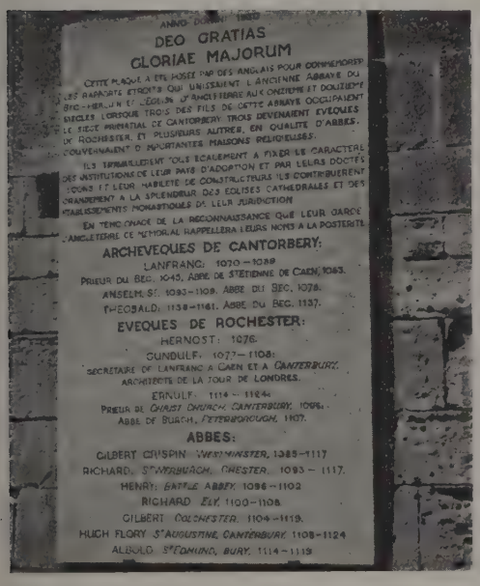
Le pire mécréant n'eût pu nier sa qualité supraterrestre. Mais, une fois dépassée la splendide « propriété privée » (un écriteau le proclame !) qui fut jadis non point, comme on le prétend, l'abbatiale, mais la résidence de moines refusant de s'incorporer à la congrégation de Saint-Maur, une fois franchie la porte donnant accès aux terrains de l'abbaye proprement dite, ce même silence, sous le feuillage de marronniers gigantesques, marronniers roses, marronniers blancs, devenait léger, vibrant. A quelque distance, des robes blanches de moines traversaient une cour pavée, bordée de bâtiments anciens de grande allure, avant de disparaître dans la demi-obscurité de couloirs aux voûtes rappelant celles de casemates. On se trouvait en plein XVII[e] siècle, dans l'enceinte d'un couvent qui tenait du château, un couvent en belle pierre de taille, sans fioritures, œuvre d'architectes qui voyaient aussi grand que noble et construisaient pour l'éternité.

Ombre, soleil, fraîcheur pénétrante se succédèrent tandis que sous la conduite d'un laïc dont la voix, à elle seule, dénotait culture et finesse, celle d'un oblat remplissant les fonctions de portier, je passais d'une allée dans la cour qui lui faisait suite, gravissais quelques marches et pénétrais dans le seul corps de logis qui (je devais m'en rendre compte plus tard) se révélât habitable. Trop souvent descellés, des losanges de brique rouge pavaient le sol. Mon guide se tut.

UNE TRADITION DE PRIERE ET D'ACCUEIL

LE premier étage atteint par un escalier comme j'en devais tant voir durant l'après-midi, de ces escaliers aux coûteuses rampes de fer forgé, un moine, taillé en athlète et que grandissait encore sa longue soutane de laine blanche, se dressa devant nous. Même sans sa calotte noire, sa chaîne et sa croix d'or, je l'aurais reconnu : dom Paul-Marie Grammont, quarante-sixième abbé de l'abbaye de Notre-Dame du Bec. Et ici fasse le Ciel que ces lignes ne tombent point sous ses yeux ! car ce continuateur de l'œuvre entreprise voilà mille ans par le chevalier Herluin (ou Hellouin) répugne aux commentaires profanes. De même qu'il me dissuada, malgré mon envie, de le photographier, il préférerait, je le sais, voir passer son nom sous silence. Scrupule auquel je ne puis absolument me résoudre. Comment, sans le citer, parler d'une communauté dont il est l'âme ? Oh ! en marchant au côté de dom Grammont, je comprenais bien ce que certains, qui le qualifiaient : « un templier », avaient voulu me dire. La longueur, la lenteur appuyée du pas du Révérendissime Père abbé avaient quelque chose de militaire, et il ne fallait pas grand discernement pour le deviner d'une famille de soldats. Que j'aimerais tracer son portrait, si je ne savais devoir le fâcher... Mentionnerai-je toutefois l'indulgence avec

CE GROUPE est une des sculptures de l'ancienne abbaye qui ont été transportées dans l'église paroissiale d'Helluin. Le corps du vénérable Herluin repose aussi dans l'église.



LE MONASTÈRE DU BEC fut un centre puissant d'échanges intellectuels entre la France et l'Angleterre. La plaque ci-dessus apposée sur a tour Saint-Nicolas rappelle la gratitude due par la civilisation anglaise aux archevêques, évêques et abbés qui, au XI[e] et au XII[e] siècle contribuèrent grandement à son épanouissement.

laquelle il accepta de se soumettre à mes indiscrétions ? comment il m'exprima son vœu que reprît au Bec la vie monastique, selon la tradition bénédictine de prière et d'accueil (« Saint Anselme, disait-il, voulait que notre activité d'hôtellerie fût très large ») ; comment il m'expliqua l'existence des moines, tout orientée vers la louange divine, activité (il reprenait le terme) purement gratuite, d'hommages rendus au Créateur ? Gratuité, glissait-il, permettant paix et réflexion sereine. Il poursuivait : « Mais, en même temps que le moine témoigne devant le monde des droits de Dieu, il entend, dans un devoir de charité, apporter à ses contemporains calme et sérénité. » De fait, en un temps où, dans une quête de spiritualité, dans un désir explicite du divin, nombreux sont les hommes qui, partant d'une inquiétude divine, recherchent Dieu à travers solitude et silence, des retraitants, dont quelques-uns, même incroyants, viennent se détendre, se reprendre, « faire le point », se réconcilier avec eux-mêmes et avec Dieu, pendant une, deux semaines à l'abbaye du Bec. J'interrogeai : « Et cela, depuis quand ? — Presque depuis la réouverture de l'abbaye, répondit dom Grammont. Depuis 1948. Depuis notre retour... — Après une absence de... ? — De plus de cent cinquante ans. »

FROCS BLANCS ET TREILLIS BLEUS

MAIS, avant de relater l'histoire très exceptionnelle de ce monastère, il est certains tableaux que je voudrais montrer : le cabinet de travail du Père abbé, vaste pièce donnant sur une campagne normande dont la lumière (ce jour-là...) et les grands arbres évoquaient d'assez étonnante façon Claude Lorrain et Poussin, cabinet où le bureau de l'abbé me frappa par ses dimensions... jusqu'au moment où je m'aperçus qu'il s'agissait là d'un billard. Je souhaiterais aussi entraîner mes lecteurs à cet office de sexte, si impressionnant dans une chapelle temporaire, aux murs nus des dalles au toit, celui-ci, dont on voyait poutres, lattis et solives, dominant le sol de 20, peut-être de 30 mètres, d'une seule envolée, cependant que par une porte ouverte s'apercevaient des prés, des arbres poudrés de soleil, cependant qu'on entendait le cours d'un ruisseau alimentant le vivier. Vêtus, selon la règle de saint Benoît, « d'une tunique, d'un scapulaire, d'un froc ou cuculle », les quelque vingt moines de la communauté s'inclinaient à tour de rôle devant l'autel, puis devant l'abbé et gagnaient leurs stalles. Suivaient les chants, les répons, les prosternations de la liturgie, à la fois épurée et compliquée, des bénédictins. De temps à autre, moines et abbé, petit groupe de religieux perdu dans ce chœur immense, se couvraient la tête de leur capuchon. Venait ensuite le moment de la schola, les moines formant le cercle autour de l'abbé pour la répétition d'une fête qui devait avoir lieu le lendemain. Moines que je vis encore l'après-midi, à l'heure des travaux manuels, mais qui, cette fois, avaient délaissé le froc pour une sorte de treillis bleu, de salopette munie, elle aussi, d'un petit capuchon. Moines dont je partageai, au réfectoire, le repas silencieux tandis que, debout devant son pupitre, un jeune Père prieur, noyé dans les plis harmonieux d'une cuculle, lisait, sur le ton particulier aux récitants, l'histoire de l'abbaye du Bec...

HERLUIN, LANFRANC, SAINT ANSELME

CHRONIQUE émouvante, connue, sans fissure, chronique ne devant rien à la légende que celle de cet Herluin, sire de Bonneville, descendant des comtes de Flandre et chevalier au service de Gilbert de Brionne, qui, vers sa quarantième année (cela se passait aux alentours de l'an mille), jura de se vouer au service divin. « Renonçant aux choses mondaines, il laissa croître sa barbe, ne se nourrit plus que de pain grossier, fréquenta assidûment les églises, s'adressa enfin au comte Gilbert et, à force de sollicitations, obtint l'autorisation de fonder un monastère et de disposer à son gré du patrimoine de ses aïeux. » Trois ans après avoir pris l'habit monastique, Herluin, consacré prêtre, devint l'abbé de plusieurs Frères qui s'étaient soumis à son autorité, et adopta la règle de saint Benoît. Après un premier essai peu heureux, un monastère, bien humble ! s'élevait en ce lieu aujourd'hui connu sous le nom de Bec-Hellouin, quand un patricien lombard, Lanfranc, qui se rendait à Rouen, fut, en traversant une forêt sur les bords de la Risle, attaqué par des voleurs, qui le dépouillèrent et l'abandonnèrent, ligoté à un arbre. Menacé d'une mort cruelle, il voulut prier. Mais « il se trouva que le philosophe Lanfranc ne savait pas une seule prière. Il eut honte de son ignorance et promit, s'il recouvrait la liberté, de se consacrer à Dieu. Au point du jour, des voyageurs passèrent. Quand ils l'eurent délivré, Lanfranc leur demanda de lui indiquer le plus pauvre et le plus obscur monastère du pays. On lui nomma le Bec et il s'y dirigea. Arrivé en présence d'Herluin, occupé à bâtir un four : « Dieu te conserve, dit Lanfranc. — Dieu te bénisse, répondit l'abbé. Que veux-tu ? — Me faire moine. » Après un noviciat d'un an, Lanfranc prononça ses vœux. « C'était un esprit très orné, très ouvert que celui de ce Lombard. Vers 1050, devenu prieur, il ouvrit cette fameuse école du Bec qui, pendant cinquante ans, fut la plus célèbre de l'Europe et le centre du mouvement philosophique et intellectuel de l'Occident. On y enseignait les sept arts libéraux, la théologie, l'Ecriture sainte, le droit canonique et civil. Epoque étonnante où, d'après un Anglais, Gervais de Tillisbery, cent élèves au moins suivaient à la fois ces cours ; où l'école du Bec ménagea la transition entre saint Augustin et saint Thomas, assouplit, enrichit la scholastique, forma des hommes qui continuèrent l'œuvre des premiers maîtres ou prirent part à la rénovation et à l'avancement scientifique et moral de l'Angleterre après la conquête normande ; où affluaient des savants venus de pays souvent fort éloignés et qui acquirent par la suite (tel le pape Alexandre II) un grand nom dans le monde religieux et savant ; où la lutte était violente contre des hommes qui, avec Béranger de Tours, soutenaient que l'Eucharistie, telle qu'on la reçoit à l'autel, n'est pas véritablement le corps et le sang de Jésus-Christ. Mais, pour éminent que fût Lanfranc, un autre Italien devait, en ces temps merveilleux, le surpasser, un homme né pour être le premier de son siècle, un enfant de la ville d'Aoste, le futur saint Anselme. Il survint au Bec en 1059. En 1066 avait lieu la conquête de l'Angleterre. Lanfranc, choisi dans l'intervalle pour conseiller du duc de Normandie, Guillaume le Bâtard, dit Guillaume le Conquérant, finit ses jours archevêque de Cantorbery. « En 1078, le vénérable Herluin, soldat glorieux du Christ, était reçu par les anges, au milieu du chœur des justes, son précieux corps étant resté sur la terre pendant que son âme était admise aux cieux. Il fut enseveli au milieu du chapitre que lui-même avait fait bâtir. On choisit pour lui succéder le prieur Anselme, qui avait occupé ce poste pendant quinze ans. »

Relation qui pourrait se prolonger sur des pages et des pages. Malgré la douleur qu'il éprouvait de quitter ses moines, Anselme succéda à Lanfranc comme archevêque de Cantorbery. Non sans peine, on lui trouva un remplaçant : Guillaume de Montfort. « Mais, phénomène capital, et qui explique la future vocation du Bec, les échanges religieux, philosophiques et autres se révélèrent des plus importants entre la France et l'Angleterre durant toute cette période et longtemps ensuite. »

Dans une plaquette enrichie de photographies magnifiques, La Varende s'est fait l'historien de l'abbaye et des hommes remarquables qui transformèrent le pauvre monastère originel en un carrefour de chrétienté. Il a montré le rôle joué par Anselme en Angleterre, sa lutte contre les successeurs, âpres et brutaux, de Guillaume le Conquérant, sa résistance aux empiétements royaux sur les biens ecclésiastiques, qui, pour lui, appartenaient aux pauvres, cela alors que des missions partaient sans cesse du Bec pour civiliser les Saxons et les doter de quelque culture et que l'abbaye du Bec elle-même grandissait « dans une réputation d'accueil et de charité hors de pair ». « De la Chandeleur à la Saint-Jean, écrit La Varende, on y vivait à greniers ouverts. Les riches domaines abbatiaux étaient alors des fonctions sociales. On y régularisait le capital et sa distribution. »

Hélas ! du XIII[e] siècle, de l'annexion de la Normandie à la couronne de France, date le commencement du déclin de l'abbaye. « Coloniaux », les grands seigneurs normands possédaient d'immenses domaines en Grande-Bretagne. Peu à peu ils s'en virent dépossédés. Le Bec en pâtit. Puis, du XIV[e] au XVII[e] siècle, il donna l'impression d'un vaisseau assailli

par les tempêtes : la guerre de Cent ans désolait notre pays, le concordat signé entre François Ier et le pape Léon X marquait l'avènement de ces abbés commendataires qui ne voyaient plus dans une abbaye qu'une source de profits, les sièges succédaient aux pillages, anglais ou calvinistes. Sans la Congrégation de Saint-Maur, issue de celle, lorraine, de Saint-Vannes, qui, au XVIIe siècle, s'installa au Bec et remit en honneur la science bénédictine et celle de la théologie, on se demande vraiment si le souvenir d'Herluin, de Lanfranc, de saint Anselme ne se fût point perdu. Les mauristes reprirent tout à pied d'œuvre, réparèrent les désastres causés par guerres, sièges, pillages (pour ne rien dire de l'incurie, de l'insouciance, de l'avidité des commendataires). Les magnifiques bâtiments, dont il ne reste guère actuellement que la coquille, remontent à cette époque. Le Bec sembla pouvoir de nouveau respirer.

Peu de temps. La Révolution éclata. Avec elle, la révocation des dîmes. Les moines, traqués, s'enfuirent. Qu'allait-il advenir du monastère, dont les paysans commençaient à se partager les pierres ? Ici intervint Napoléon. De ces lieux de prière, de piété, de science, de charité, de pèlerinage, il fit... un dépôt de remonte. Celui-ci devint haras. Puis, au hasard des guerres modernes, des soldats de toutes nationalités, Allemands ou Anglais, campèrent sous ses toitures, dans ces salles, dans ces cloîtres, au pied de cette tour où des centaines de moines avaient secouru les pauvres et chanté la gloire du Seigneur. Salles démeublées, cloîtres délabrés, ravagés. Période sacrilège... Du moins, les Normands du XIXe, du XXe siècle s'inclinaient-ils devant le fait accompli ? Pas le moins du monde. La présence d'auges, d'écuries, de chevaux dans des halls où avaient vécu des moines, en ces endroits où l'on avait célébré la messe, choquait, indisposait. Ce scandale ne pouvait durer. On agita divers projets. Certains voulaient faire du Bec un refuge pour intellectuels fatigués. D'autres, un asile de fous ! Enfin, voilà cinq ans, la République, cédant aux sollicitations d'hommes déterminés à aboutir, à mettre fin au scandale, restitua, le 29 septembre 1948, l'abbaye du Bec aux descendants des fondateurs primitifs. Les Bénédictins retrouvaient leur monastère. Dans quel état ! Et combien l'on comprend le jugement modéré de dom Grammont, auquel je disais, estimant d'après la fraîcheur de l'été ce que devait être la température de glace sévissant en hiver dans ces pièces interminables, sans chauffage : « Il ne doit pas faire chaud, ici, dès le mois de septembre... — Oui, c'est assez dur... »

UN CENTRE INTELLECTUEL FRANCO-ANGLAIS

QUI, sauf des moines, y résisterait ? Pourtant, il importe de souligner en même temps que l'action de particuliers, d'hommes politiques, résolus à rendre aux Bénédictins ce qui leur appartenait, l'étonnante compréhension de l'administration des Beaux-Arts, qui s'employa de son mieux à remettre les choses en l'état. Action de longue haleine, mais qui ne peut se satisfaire de résultats qui ne seraient point poursuivis. Car il suffit, comme je l'ai fait, d'errer, des heures durant, de bâtiment en bâtiment, où les toitures s'effondrent, où les escaliers s'écroulent, où il importe de remplacer sols et dallages, de réaménager entièrement les intérieurs et de les meubler, pour se rendre compte que ce n'est pas, malgré leur foi et leur dévouement, une poignée de moines qui peut mener à bien une tâche exigeant pour son accomplissement beaucoup d'argent et l'art d'ouvriers qualifiés.

Un sentiment d'élémentaire justice, un souci du beau et du bien exigent que l'abbaye du Bec soit restaurée dans sa splendeur des grands jours. Il y a plus. « Le Bec assume une fonction internationale. » Ce monastère doit redevenir lieu de rencontre pour des gens que ne sépare pas seulement, trop souvent ! un simple bras de mer : les Anglais et les Français. Car, à peine est-il utile de le préciser : les Anglais connaissent beaucoup mieux l'existence du Bec que nombre de nos compatriotes. Une plaque apposée sur la façade de la fameuse tour Saint-Nicolas, seul vestige de l'abbaye du XVe siècle — cette abbaye qui, de siècle en siècle, contint la pauvre chapelle d'Herluin, des monuments plus imposants, une cathédrale dont le chœur ne mesurait pas moins de 45 mètres de longueur ! et fut même une forteresse aux murs flanqués de quinze tours dépassant en hauteur ceux d'Avignon et qui, en 1418, résistèrent un mois aux troupes d'Henri V d'Angleterre (celui-ci rendant aux Normands, à près de quatre siècles d'intervalle, la monnaie de leur pièce) — une plaque, donc, rappelle la gratitude due par la civilisation anglaise à ceux qui, aux XIe et XIIe siècles, vinrent du Bec en Angleterre « fixer le caractère des institutions de leur pays d'adoption et contribuèrent grandement par leurs doctes leçons et leur habileté de constructeurs à la splendeur des églises cathédrales et des établissements monastiques de leur juridiction ». Formule qu'on eût souhaitée encore plus chaleureuse. En réalité, c'est au Bec que l'Angleterre dut non seulement le développement du christianisme, mais un humanisme à l'origine de ses plus célèbres universités. Citons une fois encore La Varende : « On pourra discuter toutes les initiatives du Conquérant, sauf dans cet ordre-là, dans le soin apporté au perfectionnement et à la direction des consciences. Orderic Vital, si nettement pro-anglais, loin de poursuivre son dénigrement, « le reconnaît avec enthousiasme », et Guillaume de Malmesbury, abandonnant toute rancune nationale, l'en félicite franchement. Il se peut d'ailleurs que les caractères supérieurs si marqués de l'âme britannique soient, au dernier terme, imputables à cette réforme primitive et d'une telle pertinence. »

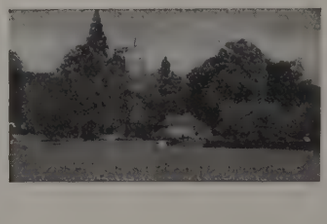
Point n'est question pour l'abbaye du Bec-Hellouin rénovée de reprendre son rôle ancien de pourvoyeuse de talents, de hautes consciences pour le plus grand profit de la Grande-Bretagne. L'école du Bec du XIe siècle périt d'ailleurs de l'enrichissement intellectuel qu'elle procura à l'Angleterre. Toutefois, l'histoire, à ses premiers temps, des deux pays se rattache trop à l'abbaye du Bec pour qu'un effort ne soit pas tenté, pour qu'on n'essaie point de refaire du Bec le centre « culturel » (qu'on pardonne ce jargon à la mode !) franco-anglais qu'il avait été à l'aube de la conquête normande de l'Angleterre et durant les siècles qui suivirent. Lorsque, en 1948, le Saint-Siège reconnut en dom Grammont le successeur direct des quarante-cinq abbés dont, jusqu'à l'avènement des commendataires, en 1515, trente-quatre contribuèrent si grandement au renom de l'abbaye, il semble aussi que les moines aient été chargés, selon une phrase heureuse, « de reprendre leur œuvre spirituelle millénaire et de redevenir un puissant centre d'échanges entre la France et l'Angleterre ».

MEURTRE DANS LA CATHEDRALE

CETTE réouverture de l'abbaye, cette restitution d'un lieu saint à sa destination première provoquèrent dans la région un intérêt montrant bien la faveur saluant le retour de ces moines qui, entre les offices, la prière et l'étude, œuvrent de leurs mains et qui, si l'on excepte des dons qu'on voudrait plus nombreux, ne tirent quelque argent que d'une petite industrie de céramique (cependant que, non loin d'eux, des oblates de Sainte-Françoise-Romaine, qui vivent d'une vie semblable à la leur, subsistent en fabriquant des cierges). Après des difficultés initiales (qui sont loin d'avoir été toutes surmontées), la nouvelle communauté du Bec, cette vingtaine d'hommes jeunes que semblent stimuler les obstacles, vit accourir pèlerins, curieux, touristes. Fidèles à la règle de l'Ordre, ils montrèrent à tous le même bon visage. Puis vinrent des Anglais, en nombre accru chaque année. Des prêtres et des laïcs. Un grand courant retrouvait son chenal de jadis, discrètement. Discrétion excessive ? D'aucuns, qui n'ont que mépris pour les tapages de la publicité, estimèrent qu'une propagande de bon aloi ne saurait nuire. Le premier, l'écrivain Henri Massis eut l'idée d'une grande mise en scène en plein air, au pied de la tour Saint-Nicolas. En 1948 il présenta chez lui à dom Grammont le dramaturge anglais T. E. Eliot, auteur de la pièce « Meurtre dans la cathédrale ». Que ne la jouait-on dans le décor de l'abbaye du Bec ? Pour des raisons diverses, la réalisation du projet tarda. Repris par le vice-président du conseil général de l'Eure, il aboutit en 1953. C'est pourquoi cette pièce, qui retrace l'assassinat de l'évêque Thomas Beckett par le roi Henri II d'Angleterre, a été jouée trois fois, la nuit, sous le feu des projecteurs, en cette fin de juin, par la troupe du Théâtre national populaire, sous la direction de Jean Vilar. Evocation impressionnante, Thomas Beckett (dont Lisieux conserve la chasuble) ayant fait lui-même au Bec plusieurs séjours.

Festival d'art, festival de foi, devant des pierres qu'avaient seules illuminées jusque-là les flammes des incendies. Une page nouvelle se tourne dans l'histoire de l'abbaye. Sans doute les années prochaines verront-elles la répétition de ces soirées grandioses dont l'éclat a ému de même incrédules et fidèles. Beaux-arts, tourisme, décentralisation théâtrale (et, jusqu'à un certain point, la politique...) y trouvent leur compte. Mais, et l'on ne saurait que s'en réjouir, les moines aussi, pour lesquels l'intérêt suscité par ces fastes de quelques nuits est garant de la poursuite d'une mission qui reste la leur depuis que Lanfranc et saint Anselme, plus encore qu'Herluin, jetèrent un pont d'une côte à l'autre de la Manche et s'attachèrent, dès les origines, à faire battre en Normandie, puis en France, comme en Angleterre, un même cœur chrétien...

Pierre MONCHENIN.



LE MOIS THÉATRAL PAR YVES GANDON

La vie théâtrale se déplace en juin. Paris jette ses derniers feux, et la province manifeste son activité par des festivals. C'est ainsi que cette fin de saison a été marquée à Paris par la création très attendue de Psyché, *et à Angers par celle de* la Dévotion à la croix.

« PSYCHÉ » ★ FESTIVAL D'ANGERS ★ BRUITS DE COULISSES

A PARIS : « PSYCHE »

NOUS étions, l'autre soir, quelque deux mille rois réunis pour applaudir *Psyché* au théâtre des Champs-Elysées. Je veux dire que cette pièce, écrite pour le divertissement de Louis XIV, était offerte, avec tout le déploiement d'un faste royal, au peuple désormais souverain ou qui se croit tel. Jouée pour la première fois aux Tuileries, devant la cour, le 17 janvier 1671, elle avait été commandée à Molière pour être représentée avant le carême. Le temps passait. Molière n'eut que le temps de dresser le plan où, nous dit l'avertissement de l'édition originale, « il s'est plus attaché aux beautés et à la pompe du spectacle qu'à l'exacte régularité. Quant à la versification, il n'a pas eu le loisir de la faire entière... Ainsi il n'y a que le prologue, le premier acte, la première scène du second et la première du troisième dont les vers soient de lui. M. Corneille a employé une quinzaine au reste ». D'autre part, Quinault avait écrit les couplets, à l'exception de la plainte italienne du premier intermède composée par Lulli.

Pourquoi Molière choisit-il le sujet de *Psyché* ? Peut-être parce que le roi lui avait demandé d'utiliser un décor de l'enfer, fort réussi, paraît-il, et qui avait servi peu auparavant pour *l'Ercole amante* de Cavalli. Peut-être aussi, plus simplement, parce que l'aventure de Psyché, déjà traitée par Benserade et par La Fontaine, était dans l'air. Et puis, le Roi-Soleil voulait une pièce à grand spectacle et les « machines » employées par Molière furent si ingénieuses, la mise en scène si éclatante que, transportée sur la scène du Palais-Royal, *Psyché* s'y maintint pendant quatre-vingt-deux représentations : succès énorme pour l'époque.

Les « danseurs, chanteurs et comédiens de Paris » se sont mis à l'école de leur illustre devancier, et il y a bien des choses à louer dans leur entreprise. En premier lieu les décors et les costumes de M. Jacques Noël. Les décors sont d'ailleurs relativement simples. Ils consistent surtout dans une sorte de double ou de triple dais en guirlande, qui s'élève ou s'abaisse ou se fragmente suivant les nécessités de l'action. Pour le reste, quelques portants figurent les ors, « festons et astragales » du chimérique palais de l'amour. Les costumes ont visiblement été inspirés au décorateur par des cartons du XVII[e] siècle. Leur chatoiement, leur bariolage, leur luxe mesuré produisent le meilleur effet.

Les ballets, si importants dans *Psyché*, donnée, ne l'oublions pas, comme une « tragi-comédie-ballet », ont été réglés par M. Paul Goubé. Je ne vois que des compliments à faire à son aimable troupe de danseuses, où j'ai surtout remarqué M[lles] Monique Soulans et Claudine Barbini. Leur style est d'une agilité, d'une juvénilité parfaites. Elles rafraîchissent l'esprit.

Il y a aussi la musique de Jean-Baptiste Lulli, heureusement orchestrée par M. Louis Soltesz, et c'est un ravissement. Cet Italien, devenu surintendant de la musique du roi, était plus qu'un habile homme. On prend à l'entendre un plaisir léger, subtil, mais qui va croissant.

Il y a enfin le texte, dont la meilleure partie fut écrite par Corneille. Je n'apprendrai à personne que *Psyché* contient quelques-uns des plus beaux vers de la langue française.

Ces vers magnifiques ont été très inégalement soupirés par M[lle] Françoise Spira. On n'a retrouvé que par moments chez elle la brûlante Chimène qui donnait naguère la réplique à Gérard Philipe. Il n'y a pas lieu d'être satisfait davantage d'autres interprètes de la troupe, que je préfère ne pas nommer. C'est la faiblesse de ce spectacle si bien monté.

La direction des Arts et des Lettres a participé, me dit-on, à ce gros effort par une subvention de 8 millions. Ce n'est pas de l'argent perdu, mais on aurait voulu pouvoir s'abstenir de toute critique. Le metteur en scène, Jean Negroni, méritait la confiance qui lui a été faite ; pourtant il a encore à apprendre, surtout dans l'art de la distribution, qui est justement à la base de toute réussite théâtrale.

★ « J'AI DEMANDÉ AUX COMÉDIENS DE PARIS QUI ÉTAIT PSYCHÉ »

LES comédiens sont assis comme des enfants sur le tapis rouge du théâtre. Là-bas, très loin, dans le désert blond des lampes, Psyché rencontre l'Amour, les danseuses-muses et les danseurs-demi-dieux jouent avec leurs doubles tandis qu'une voix qui chante en appelle une autre et que Lulli réveille un grand piano à l'ombre des rideaux bleus.

PAR MARTINE CADIEU

Françoise Spira, la jeune fille aux grands yeux, prête son visage à Psyché. Je suis venu leur demander, à eux qui savent, QUI était PSYCHE. Chacun a dit tout haut ce qu'il rêvait.

IRENE SKORIK : Je danse, ce n'est pas la danse de Psyché. A peine une rêverie, à peine un divertissement. Psyché est la pureté et la noblesse. Elle est aussi l'éternelle passionnée. Mais elle crie son amour avec des mots. J'aimerais le crier avec la danse. Ce n'est pas mon rôle...

PAUL GOUBE : La chorégraphie que j'ai rêvée pour Psyché ne fait que préparer sa venue, animer sa ferveur. Psyché est pour moi la beauté, celle que rien n'efface. La danse jette sur elle une lumière.

MICHEL HERBAULT : Je joue le rôle de l'Amour ; ce dieu parle « le langage le plus doux, le plus fort ». Cette légende d'un dieu aimant une femme place l'amour sur un plan extraordinaire. Psyché, pour moi, c'est toute la poésie du monde. Un Corneille vieillissant qui pour la première fois ne cache plus sa tendresse. Je ne sais pas analyser. L'éternel féminin est là en face de moi... J'aimais passionnément le rôle de « Caligula », mais comment ne pas aimer le rôle de l'Amour même.

FRANÇOISE SPIRA : L'éternel féminin ? Je vois surtout dans Psyché la femme en puissance... La promesse. C'est l'être en mouvement, l'ardeur. Un rôle passionnant, difficile et beau.

SOLTESZ : Je suis chef d'orchestre. Il a plu à Lulli de porter Psyché à bout de bras. Elle est tout ce qui est beau et grave. Psyché ? L'âme...

JEAN RUAUD (responsable des danseurs et chanteurs) : Psyché est l'initiation de la femme. « L'Anima » de Young.

CLAUDE PLANSON (directeur de la troupe) les résume tous : C'est l'âme à la recherche de Dieu, dans sa faim, sa soif et son amour.

Jean Negroni fait les cent pas dans le théâtre vide. Il a quitté Vilar pour se donner à sa passion de créer. Metteur en scène ardent, il ressent le texte comme on ressent la musique, sursaute, revient sur ses pas, reprend un geste. La pureté de la pièce, sa tendresse le touchent si directement qu'il en parle avec une joie grave.

« Qui est Psyché et pourquoi je l'ai choisie ? Il y a très longtemps que je pense à cette pièce. D'abord parce que je l'aime, ce qui est la plus profonde raison, ensuite parce que je trouve que c'est l'une de nos plus belles pièces françaises. Ce que le théâtre du XVII[e] siècle serait devenu sans les trois unités. Des êtres rêvent sur leur destin. Chez Racine ils ne peuvent se regarder, ils sont en proie à leur passion. Corneille a réussi ce dédoublement. L'homme, spectateur de sa peine et de sa joie, en retrait sur elles. Il rejoint ici Shakespeare. Le mélange des genres, l'humour de Molière, cette préciosité qui affleure à la surface. Tout cela passionne un metteur en scène. Je ne pensais pas avoir jamais à ma disposition chanteurs et danseurs. J'avais d'abord envisagé une adaptation avec mimes. La musique de Lulli s'y opposait... A Versailles j'ai rencontré les lieux de mon inspiration. Je rêvais un

AU FESTIVAL D'ANGERS : « LA DEVOTION A LA CROIX »

La Dévotion à la croix n'est sans doute pas le meilleur des quelque cent vingt ouvrages dramatiques attribués à Pedro Calderon de La Barca. Son génie s'y retrouve néanmoins tout entier, et Marcel Herrand, serviteur passionné du théâtre, mort prématurément la veille de la première représentation, avait été bien inspiré de l'inscrire au programme du IIe Festival d'Angers. Le cadre à la fois majestueux et farouche de la vieille forteresse aux dix-sept tours était en effet désigné mieux peut-être qu'aucun autre pour mettre en relief ces personnages excessifs, frénétiques, invraisemblables si l'on veut, et cependant puissamment représentatifs de l'âme espagnole. Deux jumeaux, Julia et Eusebio, séparés dès leur naissance, s'aimeront, vingt ans plus tard, sans connaître leur parenté et n'échapperont à l'inceste que par la protection de la croix. Cette situation centrale est étoffée de duels, de poursuites, de l'escalade d'une clôture conventuelle par Eusebio, résolu à soustraire Julia à la vie religieuse. Elle se corse de cocasseries rustiques, d'un romantisme à la Fra Diavolo, d'une bataille entre brigands et paysans, et même d'un miracle. *La Dévotion à la croix* tient successivement du drame, de la tragédie, de la comédie de mœurs, du mélodrame. C'est aussi un poème du plus haut lyrisme, renforcé d'élévations mystiques ; et il faut tout de suite féliciter Albert Camus pour sa traduction, si dense, si colorée, d'une langue très ferme et très pure. « Un extravagant chef-d'œuvre », a-t-il dit. C'est vrai.

Marcel Herrand avait établi une distribution aussi brillante qu'homogène. Maria Casarès ne m'a jamais paru plus vibrante, plus prise à son admirable jeu. Pourquoi l'utilise-t-on si peu à la Comédie-Française ? Serge Reggiani a autant de prestance que de jeune feu. Jean Marchat, dans le rôle du père, fait tout ce que l'on pouvait attendre : dignité, douleur, fureur, désespoir trouvent en lui un interprète sans défaillance.

Que de beaux moments dans cette pièce extraordinaire ! Le plus pathétique semble, dans le souvenir, celui où Eusebio gravit les barreaux de son échelle pour rejoindre Julia dans sa cellule de nonne. Les hautes murailles du château ont permis une escalade véritable, et l'arrivée de Serge Reggiani sur le chemin de ronde, où un décor sommaire suggérait l'idée de la cellule, puis sa conversation avec Julia et sa fuite à la vue de la croix sont d'une étonnante vertu dramatique. Mais que dire de la scène suivante où Julia, perdue de honte et d'angoisse, erre seule dans la nuit ?

La dernière manifestation de Marcel Herrand comme metteur en scène aura donc été une très belle réussite, et les spectateurs, en quittant le château d'Angers dans la fraîcheur nocturne, pouvaient évoquer avec regret la figure du disparu.

MARCEL HERRAND N'EST PLUS

C'EST son amour forcené de la vie qui l'a retenu désespérément parmi nous durant des mois cruels ; c'est son amour forcené de la vie qui l'avait amené tout jeune vers le théâtre. En 1917 il entrait dans la troupe du Vieux-Colombier, où Guillaume Apollinaire le remarquait. Jean Cocteau le découvrait à son tour. Le soir du 18 juin 1921 il créait *les Mariés de la tour Eiffel.*

Il fut l'animateur avec le comte Etienne de Beaumont des « Soirées de Paris », qui, en 1924, donnaient *les Mouchoirs de nuage*, de Tristan Tzara, et la belle adaptation de *Roméo et Juliette*, dont la distribution comprenait des acteurs aussi divers qu'Yvonne George et Maurice Sachs. En 1926 il crée l'*Orphée* de Cocteau. On le voit encore dans *Sport*, de Madeleine de Zogheb, qui lui fait connaître Montfort-l'Amaury, son lieu d'élection, où il vient de mourir. En 1929 il fonde « le Rideau de Paris », auquel il associe bientôt Jean Marchat. Une collaboration naissait qui fut jalonnée de succès : *le Coup de Trafalgar*, de Roger Vitrac ; *les Noces de sang* ; *l'Hécube*, d'André de Richaud ; *les Barricades mystérieuses*, de Jacques Klein ; *le Capitaine Smith*, de Claude Spaak. Entre temps il était devenu une vedette célèbre de cinéma.

ROBERT LE MASLE.

QUI ÉTAIT PSYCHÉ ? (SUITE)

Amour archange et non ange, viril et non androgyne. Camus m'a adressé Michel Herbault, qui est bien tel... J'ai aussi eu une grande chance : Jacques Noël a créé exactement les décors qu'il fallait à Psyché. Pas de cadres, mais des lieux scéniques qui se transforment, métamorphoses vivantes. Un bois, une nuit verte pour les amants, ni arbres, ni flambeaux, ni tapisserie, mais tout cela à la fois.... »

Il y a dans Psyché les deux plus belles scènes d'amour qui peut-être aient jamais été écrites. Il fallait ces ferveurs de jeunes poètes, ces enluminures de voix, ces merveilles irréelles de danseurs enfants. Ceux qui croient au miracle le forcent à naître. Dans les studios vides, devant les glaces éteintes, les comédiens de Paris ont travaillé depuis trois mois sans être payés. Aucun d'entre eux ne demandait autre chose que sa part de songe et d'espoir. Psyché s'est bâtie sur des promesses. Puis on a donné à ces jeunes une subvention. Promesses devenues réalités. Vingt-deux danseurs, dix chanteurs et quinze comédiens... Au bout de leur effort il y a le plateau vaste et beau comme un pays, et ce public massé dans l'ombre, ce public qu'ils aiment et qui leur fait peur...

« Je ne vous veux Psyché devoir qu'à mon amour »...

BRUITS DE COULISSES

LE CURE ET LE BARBIER

Dans ce Curé espagnol des élizabéthains Fletcher et Massinger, que vient de représenter la Comédie-Française, certains ont voulu voir un premier état un peu gros du Barbier de Séville. Un peu d'information ne nuisant pas à une saine compréhension des choses, même au théâtre, il n'est pas inutile de rappeler que le Curé espagnol fut présenté pour la première fois à Londres en 1622. C'était sous le règne de Jacques Ier, successeur de la grande Elizabeth et fils de Marie Stuart. Les Anglais n'aimaient pas les Espagnols. L'Eglise nationale d'Angleterre vouait le papisme aux gémonies. D'où ce Curé espagnol cupide, simoniaque, entremetteur. La caricature était au goût des gens de la Réforme. Quant aux autres traits, ils font partie du vieux fond comique où le grison jaloux a toujours été berné par sa femme ou pupille. Roger-Ferdinand a su adroitement adapter cette farce qui, de satirique en son temps, n'est devenue qu'un divertissement sans conséquence. Mais quel délicieux décor que ce diorama de Tolède dû à Mme Suzanne Lalique ! Et Jean Meyer a campé un curé aussi grotesque qu'auraient pu le souhaiter les plus enragés antipapistes de 1622.

SPORT ET PUBLICITE

Au théâtre du Quartier Latin, Mme Vivica Bandler nous a offert un spectacle finlandais. Deux pièces traduites : la première, les Oignons, de Mme Mary Mandelin, évoque un Pirandello nordique, légèrement marqué par Jonesco ; la seconde, le Pendu, de Rumar Schildt, est dans la ligne de Strindberg. Deux aimables actrices : Rosette Zuccelli et surtout France Descaut, avec le solide Yves Brainville, soutiennent le spectacle. Mais la troisième pièce, si pièce il y a, les Sept Frères, a soulevé des rires homériques. Tout d'abord les sept acteurs parlent finnois, ce qui n'arrange rien. Peu importe d'ailleurs ce qu'ils peuvent dire. Leur raison d'être sur scène est de se battre. Quelles empoignades ! Ils se saisissent à bras-le-corps et roulent par terre comme de vrais catcheurs. L'un d'eux en a récolté un bel accroc à son pantalon. Un autre l'a brusquement perdu et est apparu en costume léger. Sur quoi, une spectatrice, au flegme tout britannique, d'observer :

« C'est curieux ! Je n'ai pourtant pas vu dans le programme la moindre réclame pour slips fabrication nylon. »

LE MOIS LITTÉRAIRE PAR ANDRÉ ROUSSEAUX

LE MÉCANICIEN ET AUTRES CONTES ★ CHAQUE FOIS QUE L'AUBE PARAIT

JE pourrais rappeler ici ce qui a passé pour des événements littéraires au cours de ce mois, et qui a figuré à ce titre dans les gazettes : académiciens qu'on intronise, prix qu'on décerne. En un mot, toutes les agitations évoquées une fois pour toutes dans les vers de *Cyrano de Bergerac* où il est question de

S'aller faire nommer pape par des [conciles
Que dans des cabarets tiennent des [imbéciles.

A cela près que les cabarets ont fait place aux salons où les cocktails de juin coulent à flot et qu'il n'y a pas d'imbéciles dans le Tout-Paris littéraire, bien entendu.

Mais je n'aurais rien à vous dire que vous ne sachiez déjà. Et puis je crains que beaucoup de ces choses ne soient éphémères au point que j'aurais le sentiment de courir après, alors qu'elles ont déjà passé.

Les livres et les écrivains qui durent ont souvent une vie plus cachée. Leur valeur n'est évidente que pour un petit nombre. Le jour où ils ont apparu sera peut-être une date dans l'histoire littéraire. Presque personne n'y prend garde dans l'instant même de ce qui est pourtant un événement véritable.

Qui, par exemple, s'est avisé qu'André Breton a écrit, dans la préface à un petit ouvrage publié dans le premier semestre de 1953 : « Un jour viendra où l'on ira chercher dans des œuvres comme celle-ci déliées de toute entrave le principe d'un réajustement de la condition humaine à ses données fondamentales qui, dans ce second quart du XX^e^ siècle, fera défaut partout ailleurs. » Quoi donc ! un livre a paru qui ne nous apporte rien de moins qu'une remise en ordre de la condition humaine ? Où est-il ? Que dit-il ? Qui l'a caché jusqu'à présent ?

A vrai dire, il se cache assez bien lui-même. *Le Mécanicien et autres contes*, par Jean Ferry (Gallimard), est un recueil de contes dont l'humour semble d'abord prendre pour tâche de déconcerter les lecteurs incapables d'entrer dans ces arcanes d'ironie. Jean Ferry commence par un apologue qui en avise ces lecteurs-là. Il nous prie d'imaginer que son manuscrit, ayant servi de papier d'emballage pour un colis expédié au centre de l'Afrique, finit par être enregistré sur dictaphone, après avoir été traduit dans la langue nègre de l'endroit. Après quoi encore, toute cette partie du monde ayant été reconquise par la jungle et la brousse, il arrivera qu'un nègre, seul dans la forêt, trouve le dictaphone, le mette en marche et écoute les histoires de Jean Ferry, qui ajoute seulement : « C'est pour ce nègre que j'écris. »

Vous avez compris que ces histoires sont des contes philosophiques. On oublie trop que le conte philosophique prend tout son éclat quand il sert de moyen d'expression à une littérature vivante, à une audace révolutionnaire. Ainsi en fut-il au temps de Swift et de Voltaire. Il est souvent devenu depuis lors un genre plus académique, quand, entre les mains d'un Renan ou d'un France, il a ronronné une ironie sentencieuse, dont l'esprit frondeur se calfeutre d'un solide instinct de conservation. Les contes surréalistes, dont la caution d'André Breton nous garantit la qualité, rentrent dans une tradition plus virulente.

Ils décapent vivement la vérité humaine. Ils nous dépouillent de tout ce qui nous empâte et nous encroûte. Ils démontent les systèmes. Ils rendent la cause de l'homme à une pureté exigeante. Ils écartent ce qui encombre, pour en appeler à ce qui nourrit : le sommeil, par exemple, le sommeil en épaisseur, où s'efface tout ce qui risque de provoquer le destin. Et quand ces contes s'en prennent à ce qui détruit l'homme, ils sont féroces.

Faut-il songer à Jarry, à Kafka ? C'est, en tout cas, un petit livre à la mesure de notre grand dérèglement. « Jean Ferry, dit André Breton, écrit sur le repos du nuage qu'a fait dans notre conscience Hiroshima. »

Je ne m'éloigne pas des événements littéraires, silencieux mais durables, en signalant après cela les publications posthumes que l'on a faites de René Daumal, et parmi elles un chef-

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ LIRE

PAR ALBERT MOUSSET

SI VOUS VOUS INTÉRESSEZ A

LA VIE DES GRANDS SOLDATS

LYAUTEY L'AFRICAIN, textes et lettres présentés par Pierre Lyautey, tome I, 1912-1913 (Plon, VIII-298 pages). Ce sont les dossiers personnels du maréchal que M. Pierre Lyautey, son exécuteur testamentaire, ouvre pour la première fois. Cachés pendant l'occupation dans une cave ou confiés à la garde du consulat général d'Argentine, ils constituent le mémorial d'un demi-siècle d'histoire coloniale française, ce mémorial que le maréchal n'a jamais voulu écrire, tant il était persuadé que les documents parleraient pour lui.

Ce premier volume évoque la libération de Fès, la délivrance de Marrakech, l'organisation militaire et économique qui a fait passer le Maroc de l'anarchie à la pacification.

On y suit, jour par jour, l'admirable développement d'une œuvre qui restera l'une des plus belles créations de la France civilisatrice. Pour la mener à bien, Lyautey dut être tour à tour chef militaire, diplomate, bâtisseur ; concilier la grandeur de ses desseins avec le minutieux examen des détails d'exécution ; se montrer alternativement autoritaire et amical, réaliste et visionnaire. Nous le voyons ici sous tous ces aspects : organisant la justice, les finances, créant à Rabat la capitale du nouveau Maroc, prenant, pour la protection des monuments et des sites, des mesures que la métropole n'avait pas encore adoptées, se souciant de l'aération d'une école et assumant en même temps la mise en place d'institutions politiques sur lesquelles allait se fonder le protectorat. « Je suis, écrit-il, chargé de la plus lourde tâche qui, je crois, depuis longtemps ait été imposée à un homme. »

Ces textes nous apportent aussi l'écho — parfois assez vif — des luttes qu'il eut à soutenir contre les bureaux, qui lui créaient, avouait-il, plus de difficultés que les arquebusades des rebelles.

Bernard Simiot, « De Lattre » (Flammarion, 292 pages). La vie d'un homme et l'évocation d'une épopée. Nulle jeunesse ne fut plus « prédestinée » que celle de De Lattre. Il fait ses études à l'Ecole Sainte-Geneviève, le fameux collège de la rue des Postes, qui a déjà donné à la France, lorsqu'il y entre, plus de trois mille saint-cyriens. Il subit l'influence de Barrès ; de son passage au 29^e^ dragons il retiendra cet axiome du Règlement de cavalerie : « De toutes les fautes que l'on peut commettre, une seule est infamante, l'inaction. » Cette faute-là, il ne la commettra jamais ; sa carrière a été une victoire continue sur le laisser-aller ou la veulerie. C'est celle d'un homme debout. Quand tout s'effondrait autour de lui, il surgissait instinctivement : à Taza en 1925, à Rethel en 1940, à Montpellier en 1942, à Strasbourg en 1945, à Hanoï en 1951. Le jeune lieutenant de dragons, le baroudeur du Maroc, le général de la quatorzième D. I., le commandant de la première armée française, le vainqueur de Vinh Yen, autant d'incarnations de

SUITE PAGE 112

d'œuvre à peu près ignoré. Qui est René Daumal ? Un des grands écrivains français de notre temps, mort en 1944 à l'âge de trente-six ans sans être sorti d'une obscurité misérable.

C'est une opinion assez répandue — on l'entretient d'ailleurs — que les écrivains, aujourd'hui, ne font plus naufrage dans la misère, comme au temps de Nerval et de Verlaine. On nous assure que des organismes bienveillants et efficaces encouragent le talent, protègent le génie, mettent l'artiste en mesure de soutenir librement l'audace de sa vocation. Or voici la vérité : quand un esprit de la qualité de René Daumal entreprend de s'accomplir intégralement, le destin qui lui est promis dans notre athénienne société est celui d'une plante fleurie qui s'accrocherait de toutes ses racines aux sables du désert. Daumal fut en proie aux pires difficultés, « particulièrement cruelles, a dit son ami Rolland de Renéville, pour un homme qui ne voulait, et d'ailleurs ne pouvait, en raison de la structure même de son esprit, leur faire la moindre concession ».

Accablé de besognes alimentaires, miné par la tuberculose, il est mort en laissant inachevé un des plus beaux livres de notre époque.

Il n'est pas trop tard pour attirer l'attention sur lui, car depuis un an qu'il a été publié je n'ai pas vu qu'on ait fait à son sujet beaucoup de bruit. L'importance de René Daumal commence à s'imposer pourtant. On a publié de lui ce mois-ci, sous le titre : *Chaque fois que l'aube paraît* (Gallimard), un recueil d'essais et de notes où se trouvent des textes de grande valeur. Il y a notamment des pages impressionnantes sur ce que René Daumal appelle « une expérience fondamentale ». Cette expérience est celle qui a hanté Daumal toute sa vie : l'exploration de l'au-delà. René Daumal avait osé affronter le problème de la mort en se mettant dans un état aussi voisin que possible de la mort physiologique, mais en restant accroché à la vie avec la force la plus attentive à ce que sa conscience pouvait observer. Un commencement d'intoxication au tétrachlorure de carbone, poussé aussi loin que possible, avait été le moyen de cette expérience redoutable. René Daumal nous en livre le procès-verbal dans les pages dont je parle. C'est un témoignage unique, produit par un homme qui considérait le monde spirituel avec le réalisme le plus exigeant et le plus rigoureux.

On retrouve ce réalisme dans le roman auquel je faisais allusion, *le Mont Analogue* (Gallimard), roman d'aventures auquel aucun autre ne peut être comparé. Rolland de Renéville l'a présenté en ces termes : « Il s'agissait de nous faire vivre, sous une forme familière, l'aventure d'un groupe de chercheurs qui décident d'armer un navire et de partir à la découverte d'un mont mystérieux, *le Mont Analogue*, du sommet duquel l'on peut apercevoir l'univers dans une perspective inconnue. » Que signifie donc le nom de cette montagne ? C'est que sa cime est analogue à la pointe de notre propre esprit, que nul de nous ne s'est encore attaché à conquérir. On voit le symbole. Cette montagne, naturelle à la base, surnaturelle au sommet, est le chemin de la Terre au Ciel, chemin comparable à celui que Daumal s'était efforcé d'ouvrir dans son expérience fondamentale.

Mais s'il s'agit là encore d'un conte philosophique, ne croyez pas que la philosophie y soit encombrante. La détermination par des calculs ingénieux de la position géographique du mont Analogue dans le sud du Pacifique est un de ces chefs-d'œuvre du roman d'aventures dont Jules Verne a laissé des exemples célèbres. Le jeu est conduit à merveille, et je m'en voudrais de commenter trop lourdement une invention animée par l'esprit, à tous les sens du mot. Les membres de l'expédition, les épisodes de la navigation, les préparatifs de l'escalade, il n'y a rien qui ne s'impose magistralement à la crédibilité. Quand les courants marins font aborder le yacht l'*Impossible* au pied du mont Analogue, le lecteur attendait cette arrivée. Et si le symbole reprend des droits plus affirmés quand nous entrons dans ce pays, ce n'est pas aux dépens de la réalité la plus humaine. Le sommet vers lequel les voyageurs commencent de s'élever est celui que René Daumal avait en vue quand il avait entrepris son livre. Il disait alors à un ami : « J'écris en ce moment un assez long récit où l'on verra un groupe d'êtres humains qui ont compris qu'ils étaient en prison, et qui partent à la recherche de cette humanité supérieure, libérée de la prison, où ils pourront trouver l'aide nécessaire. »

★

La mort de René Daumal a laissé le livre interrompu quand l'ascension commence. C'est comme un symbole de plus. Et, du même coup, il semble presque évident que le mont Analogue fasse réellement partie de notre univers. René Daumal n'est plus l'inventeur d'une histoire imaginaire. Il devient lui-même le voyageur qui a tenté l'ascension du mont Analogue, et qui a succombé avant d'arriver en haut.

SUITE DE LA PAGE 111

la même volonté de braver le danger et de forcer le succès.

Il est servi par une intuition, une « voyance » qui lui soufflent ses décisions, même lorsqu'elles vont à l'encontre de l'avis unanime de son état-major. C'est un trait de son dynamisme : il a frappé tous ceux qui l'ont approché.

Il cachera jusqu'au bout le mal qui devait l'emporter. Quand il se rend aux séances du haut conseil de l'Union française, tout le monde ignore que, pour descendre les deux étages de sa maison, il a dû se faire porter sur une chaise par deux soldats. A l'Elysée, il sort de sa voiture, tout droit, et monte sans faiblir les marches du perron pour se présenter, le visage crispé et pâle, le corps flottant dans ses vêtements noirs.

« De Lattre, conclut M. Bernard Simiot, était de ces personnages qui sont marqués dès la naissance pour l'histoire autant que pour la légende. L'une et l'autre s'en sont déjà emparées ».

PAR GÉRARD CAILLET

LIVRES ILLUSTRES

Daniel-Rops : « Claire dans la clarté » (F.-X. Le Roux). — Une belle étude de la campagne de saint François. Admirable choix d'illustrations.

Hélène Hoppenot : « Tunisie » (Claire-fontaine). — De splendides documents photographiques. Une introduction très originale de René Laporte.

ROMANS

Paul Mousset : « Priscilla » (Grasset). — Sous-titre : « Qui dira pourquoi ? ». Qui dira pourquoi New-York n'est pas Paris ? Les lecteurs de « France-Illustration » savent que Paul Mousset connaît l'Amérique. Il en a rapporté cette confrontation pleine de finesse et sans pitié — qui est en même temps un sûr roman d'amour.

Paul Vialar : « Le Débucher », « les Fins dernières » (Julliard). — Septième et huitième volumes de la grande fresque que Paul Vialar a entrepris de retracer sous le titre général et symbolique de « la Chasse aux hommes ». Chaque volume étudie un personnage et porte le titre d'un épisode de chasse.

VARIETES

N. S. Beehrmann : « Duveen, la chasse aux chefs-d'œuvre » (Hachette). — La physionomie du plus grand marchand de tableaux, dit-on, de notre temps. P.-A. Gruénais a parfaitement traduit ce texte... pittoresque.

POUR VERSAILLES. — Les libraires ont organisé une « Quinzaine de Versailles » au cours de laquelle chacun d'eux a réservé une partie de sa vitrine à un magnifique ouvrage sur Versailles — texte du regretté Maricheau-Beaupré. Le produit de la vente sera versé au Comité pour la restauration du château.

LA PAROLE EST AUX ASTRES

PAR MARGUERITE JUIN

Mois de juillet 1953

TRENTE jours éclairés et assombris, réellement panachés par l'influence de l'éclipse du Soleil particulièrement maléfique, doublant la lunaison du mois, à la date du 11 juillet.

Semaine pouvant réserver une curieuse atmosphère créée par des réactions tout à fait particulières, puisque le Soleil, la Lune, Mars et Uranus se rencontrent aux environs du 18e degré du Cancer, faisant vibrer un carré à Saturne. Le chaos dans plusieurs secteurs.

RÉPERCUSSION DES SIGNES PLANÉTAIRES SELON LE DESTIN POUR LES PERSONNES NÉES ENTRE :

Le **21** Mars et le **20** Avril	Pour certains de ces natifs, ces trente jours apportent de grands événements, certains loin d'être heureux.
Le **20** Avril et le **21** Mai	Tristesse, pessimisme. Les vacances risquent d'apporter des désillusions.
Le **21** Mai et le **21** Juin	Vénus et Jupiter n'apportent que joies et félicité à ces natifs, sauf le 22, où les nés du 16e au 21e degré peuvent être touchés dans leurs joies intimes et profondes par un mouvement collectif ayant une dangereuse répercussion mondiale.
Le **21** Juin et le **22** Juillet	Le Soleil parcourt votre signe dans la très dangereuse compagnie d'Uranus et de Mars, planètes des manifestations brutales, qui sont là, chauffées par les rayons solaires, heurtées par le carré de Saturne-Neptune. Dans tous les domaines, tout est à craindre, à redouter, au passage de la Lune.
Le **22** Juillet et le **23** Août	Premier décan : vos finances sont peu satisfaisantes, la rencontre du Nœud Sud et de Mercure rétrograde n'arrange pas votre situation pécuniaire.
Le **23** Août et le **23** Septembre	Possibilités de ruptures dans tous les domaines, mais un événement absolument inattendu peut rapprocher les opposés dans les querelles de la veille.
Le **23** Sept. et le **24** Octobre	Les natifs des 2e et 3e décans peuvent rencontrer l'obstacle immense qui barre la vie ou la joie qui met en vedette.
Le **24** Oct. et le **23** Novembre	Le trigone du Cancer apporte des félicités incroyables, atténuées par des difficultés monétaires.
Le **23** Novem. et le **22** Décem.	Opposition Jupiter-Vénus ; là encore ruptures, chagrins, joies et réussites forment un curieux mélange.
Le **22** Décem. et le **22** Janvier	2e et 3e décans, enfermez-vous dans une sage solitude, retirez-vous du monde. Des événements graves se trament sous chacun de vos pas.
Le **22** Janvier et le **20** Février	Ce signe est un des grands favoris du mois. Quelques difficultés pécuniaires qui touchent peu.
Le **20** Février et le **21** Mars	Les natifs de ce signe, si sensibles, connaîtront de très fortes vibrations, très diverses, mais toutes de grande importance, les 6, 7 et 8 et jusqu'au 22.

THÈME ASTRAL DE M. X..., né le 23 juin 1896, à...

LA volonté — une volonté puissante et tenace — dirige cette existence. Mars est en sa Maison, en conjonction au Nœud Nord de la Lune, cela à l'AS, soutenu par le sextile de Vénus. L'esprit est élevé, dominé par la pensée qui vogue avec plaisir sur tous les sujets, vivant plus par son imagination que par des actes. Et même ce jeu de l'esprit a créé le bonheur (conjonction Vénus-Soleil encadrant la cuspide de la IVe Maison : le foyer).

Les amis ont fait naître bien des soucis pécuniaires (opposition Mercure-Pluton à la Lune) résultant des difficultés dans le foyer. Malgré de grandes qualités, le bonheur a fui, n'étant, hélas ! jamais présent à l'appel. C'est qu'avec cette terrible volonté axée sur tous les buts, les désirs, augmentant avec l'effort, ne peuvent jamais être atteints, et l'ascension, de ce fait, a réalisé un décalage moral avec le milieu de l'entourage, décalage extrêmement pénible à supporter. La Lune est malheureuse. L'orgueil faisant bizarrement vibrer une fausse humilité soutenue par le trigone de Jupiter, mais ce dernier blessé par Saturne, rétrograde en VIIIe Maison au Scorpion.

Les penchants de l'esprit sont faussement mystiques, dans la peur de la mort. Une maladie chronique peut en être la cause.

Vie saturée d'occasions manquées, frisant l' « heureuse coïncidence » jamais atteinte ! Aime le secret dans ses pensées ; l'esprit est très porté vers les sciences occultes ; il peut même savoir se servir de ses dons magnétiques. Mais que les buts dans ce domaine soient toujours très élevés et empreints de beauté et de bonté, et, la force de concentration étant particulièrement forte dans ce thème, les études occultes s'en trouvent facilitées. Mais, attention, se méfier des effets de rétrogradation, les buts poursuivis peuvent être aussi en désaccord avec la hauteur que les qualités psychiques doivent atteindre dans le domaine de l'occulte.

Juin et juillet seront particulièrement chargés en événements brusques ; des changements, des décisions troubleront le cours de la vie. L'éclipse du 11 juillet peut être, en revanche, de bon augure dans ce thème. Cela d'une façon curieuse, puisque Jupiter fera entre le 10 et le 20 jouer l'opposition natale Pluton-Mercure à la Lune en jetant le désordre et les ennuis dans la vie du natif. Après l'orage, le ciel est bleu ; ces manifestations successives d'aspect parlent ainsi.

1.935 F PAR MOIS
RÉTINETTE
Comptant : 17.755 F
App. 24x36 KODAK. Objectif ANGENIEUX 4,5 traité sur obturateur donnant de 1 seconde au 1/250. Prise de flash.

5.220 F PAR MOIS
SEMFLEX OTO
Comptant : 47.920 F
REFLEX AUTOMATIQUE 6x6 : obj. FLOR BERTHIOT 3,5 sur obtur. de 1 sec. au 1/400. Prise de flash. Viseur sportif.

5.140 F PAR MOIS
CAMÉRA PAILLARD L.8
Comptant : 47.165 F
Caméra de précis. 8 m/m. Moteur à 4 vitesses. Object. amovible 1,9 traité. Livrée av. dragonne et sac souple.

5.290 F PAR MOIS
FOCA II BIS
Comptant : 48.540 F
App. 24x36 hte précision à télé couplé : obj. 3,5 traité amovible : obt. a rid. de 1/25 à 1/1000 de s. Deux prises de flash.

7.135 F PAR MOIS
CAMÉRA EMEL
Comptant : 65.440 F
Caméra 8 m/m à 5 vitesses - Tourelle à 3 objectifs - marche arrière - un objectif BERTHIOT 1.9

PHOTO-HALL
5, RUE SCRIBE
PARIS-OPÉRA
CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO

UN JOUEUR DE DIX-NEUF ANS CHAMPION INTERNATIONAL

LE favori du championnat international de golf amateurs — qui s'est disputé sur le parcours de Chantilly — Henry de Lamaze, n'a pu venir à bout de son adversaire, l'Anglais Bentley, dans le quart de finale où il lui était opposé. La victoire devait cependant revenir à un Français, un jeune Rouennais de dix-neuf ans et demi, Roger Lagarde, qui, ayant éliminé en demi-finale l'Américain Arend, rencontra en finale Bentley, qui venait de surclasser Brisson. On s'inquiétait fort de savoir comment le jeune Rouennais allait « tenir » devant le joueur fort expérimenté qu'il affrontait. Roger Lagarde se tira admirablement de l'épreuve, faisant montre de sang-froid, de brio et d'une précoce maîtrise qui lui ouvre le plus bel avenir. Au quinzième trou il était à égalité avec son concurrent. Il s'assura à partir de ce moment une avance

qu'il conserva jusqu'au bout, sortant avec beaucoup d'adresse d'une situation difficile où il se trouva au trente-cinquième trou.

Un très nombreux public suivit les péripéties de ce match passionnant dans le beau décor du golf de Chantilly.

DE L'ÉCRAN A LA MAIRIE

NOTRE Côte d'Azur tend décidément à devenir une seconde patrie pour les célébrités du monde cinématographique. C'est ainsi que le fameux « producer » britannique de *la Vie privée d'Henri VIII* et du *Troisième Homme*, Sir Alexandre Korda, a choisi la pittoresque cité de Vence pour y contracter hymen, à soixante ans, avec Mlle Alexandra Boycum, une jeune Canadienne de vingt-quatre ans. En sa qualité de maire, M. Emile Hugues, le ministre de l'Information du cabinet démissionnaire, a célébré le 8 juin le mariage civil des deux époux.

NÉCROLOGIE

JEAN L'HERMINIER

UN grand Français n'est plus : le capitaine de vaisseau Jean L'Herminier, l'héroïque commandant du *Casabianca*.

On connaît l'exploit qui fit entrer vivant dans l'histoire ce marin de vocation et de tradition. Au moment où, en 1942, les Allemands envahissent le camp retranché de Toulon, le commandant L'Herminier décide de sortir coûte que coûte, de prendre le large avec son sous-marin le *Casabianca*. Sous les bombes de la Luftwaffe, il appareille, il sort, il plonge. Quarante-huit heures plus tard il est à Alger. Pendant des mois il va, avec son navire, ravitailler en armes et en munitions la résistance corse. Et le 13 septembre 1943 il débarque à Ajaccio la première troupe de choc régulière, cent neuf hommes qu'il a amenés d'Alger.

Depuis longtemps déjà le commandant L'Herminier était atteint d'artérite. Malgré ses souffrances, malgré les instances des médecins, il avait refusé de se laisser traiter. « On a besoin de moi », objectait-il invariablement. Pourtant, après la libération d'Ajaccio, il consentit à entrer à l'hôpital. Les progrès du mal avaient été rapides. Le 28 octobre 1943 il fallut amputer des deux jambes le vaillant marin. Pendant des mois il lutta contre la mort. Le gouvernement américain offrit de faire établir l'appareillage très compliqué qui devait permettre au glorieux mutilé de retrouver quelques possibilités de mouvement. L'Herminier fut transporté en juillet 1944 par avion à Philadelphie, où il passa vingt-sept mois au Naval Hospital, subissant stoïquement de nouvelles opérations. Puis il rentra en France, ayant reçu les appareils de prothèse exigés par son état. Il continua à témoigner d'une étonnante vitalité, se rendant sur son siège roulant à de nombreuses réunions d'anciens combattants.

Il écrivit un livre qui retraçait l'épopée du *Casabianca*. Ce fut un grand succès de librairie : plus de deux cent mille exemplaires vendus. Mais le commandant L'Herminier refusa, bien qu'il ne fut pas riche, de toucher ses droits d'auteur. Il en versa le montant — considérable — aux œuvres des victimes de la guerre. Cédant aux instances de ses amis, il consentit cependant à percevoir les droits de son second livre avec lesquels il acheta une petite maison près de Toulon. Vieux rêve qu'il caressait depuis longtemps. Mais le destin n'a pas voulu le lui laisser pleinement réaliser. Et Jean L'Herminier n'a pu terminer ses jours douloureux dans la petite villa au bord de la Méditerranée.

NOUS ÉDITONS
VITE ET DIFFUSONS BONS MANUSCRITS
EDITIONS REGAIN — MONTE-CARLO

UNE BELLE GAMME...
de livres reliés en tous genres, des grandes collections exclusives
Des prix intéressants, des facilités de paiement.
DERNIÈRES NOUVEAUTÉS
DOCUMENTS SUR LA GUERRE
COLLECTION « SAVOIR »
ARCHIVES, 130 romans policiers VÉRIDIQUES
ŒUVRES COMPLÈTES DE A. MAUROIS
COLLECTION « VARIÉTÉS »
ROIS ET EMPEREURS
Catalogue illustré en couleurs gratuit
OFFICE TECHNIQUE DU LIVRE
14, rue Bezout, PARIS (XIVe)

UNE GRANDE RAQUETTE N'EST PLUS !

SUCCOMBANT à une crise cardiaque William Tilden, le grand champion américain, s'est éteint à Hollywood à l'âge de soixante ans.

« Big Bill » était considéré comme le père du tennis moderne, et même, par certains experts, comme le plus grand joueur qui ait jamais foulé un court.

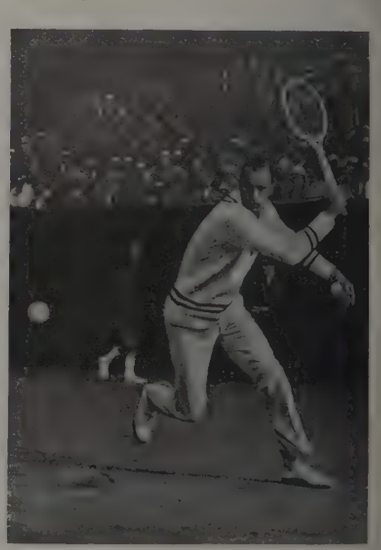
Bien qu'il eût tenu une raquette pour la première fois dès l'âge de quinze ans, son talent ne s'épanouit qu'une douzaine d'années plus tard, en 1919. Mais il devint alors le maître incontesté du tennis amateur, accumulant les victoires sur tous les points du globe, tant en Australie, où il contribua grandement à ramener la Coupe Davis aux Etats-Unis, qui la gardèrent jusqu'en 1927, qu'à Wimbledon, où il fut champion sur herbe de 1920 à 1923, performance encore inégalée.

C'est à un Français, René Lacoste, que revint l'honneur de faire descendre Big Bill de son piédestal, et d'être aussi notre premier compatriote à mériter le numéro un du tennis mondial. Henri Cochet, qui aida Lacoste à conquérir la Coupe Davis, en 1927, fut le second à le vaincre.

Ces défaites n'entamèrent point, cependant, la juste renommée de Tilden, qui eut le grand mérite de hisser le tennis à des sommets jamais atteints avant lui. Son jeu ne comportait aucun point faible ; de plus chacun de ses coups était marqué d'une originalité certaine. Au fond du court il reprenait la balle très tard à son rebond, mais lui imprimait une telle vitesse qu'elle mettait toujours son adversaire en difficulté, aussi bien par sa rapidité propre que par l'effet qu'il lui imprimait et qu'il savait varier à l'infini. Ses « balles-canon », au service ou en drives, étaient redoutables. Son revers tantôt coupé, tantôt lifté, mais toujours très rapide et admirablement placé, posait chaque fois un problème à son vis-à-vis.

L'attrait qu'il exerçait sur le public ne tenait pas qu'à ses seules qualités techniques. Comédien de métier, il utilisait ses dons scéniques au cours de ses matches, dont on était sûr à l'avance qu'aucun ne serait indifférent. Il fallait voir sa longue silhouette dégingandée déambuler sur le court d'un air souverain, son sourire diabolique quand il mystifiait un adversaire ou entendre ses remarques sarcastiques envers un juge de ligne somnolent.

Avec la disparition de Tilden, c'est peut-être la grande époque du tennis qui se clôt.



COURRIER MUSICAL

CHRONIQUE DES FÊTES DE PRINTEMPS

SI l'on jette un regard circulaire sur l'ensemble des manifestations de ce printemps musical, on est frappé, de prime abord, d'une surabondance qui semble dépasser la capacité d'absorption du public. Mais que faut-il entendre par le terme « public » ? Nous pensons toujours à celui de notre capitale, à l'exclusion de tout autre, et nous avons tort. L'explosion simultanée des festivals (gare à ce mot, menacé d'usure...) se produit en des lieux possédant chacun leur public propre. Ne croyons pas au globe-trotter qui, liste festivalienne en main, parcourt les centres européens où souffle l'esprit de musique et surgit, haletant, à la « soirée-clou » notée sur son carnet de voyage. Non ce n'est pas à cette espèce disparue (si elle exista jamais) que s'adressent les festivals internationaux. La Hollande, la Norvège — sous le nom de Grieg — la Finlande — sous le nom de Sibelius — savent qu'elles comptent, avant tout, sur l'audience des autochtones, les touristes mélomanes n'étant qu'un mince, occasionnel et fugitif apport. Et Strasbourg, qui, en France, « fait bande à part », pense de même avec son Festival Mozart au visage grave, austère, volontairement « spiritualisé » du maître dont Salzbourg, Vienne et Aix-en-Provence offrent une tout autre physionomie. Pourtant, qu'il s'agisse de pays scandinaves, néerlandais, germaniques ou d'expression française, partout on fait appel aux mêmes « spécialistes ».

REVENONS en France. Paris ne joue pas au festival, mais à « la Grande Saison ». Les soirées musicales se succèdent sans qu'une coordination effective préside à leur ordonnance. C'est que les grands virtuoses — vedettes du chant, de la baguette, du clavier ou de l'archet — ont des horaires précis comme un indicateur de chemin de fer. On profite d'un passage entre deux engagements, ce qui nous vaut, certains soirs, d'être sollicité par trois ou quatre tentations.

Les capitales européennes placent leurs festivals sous un nom illustre de leur musique nationale. Paris invoque d'autres patronages. Les commémorations d'abord : Berlioz nous a valu, pour le 150e anniversaire de sa naissance, deux auditions consécutives de la Damnation, l'une par l'Orchestre national et la Radiodiffusion française, l'autre par le Comité des fêtes de Paris. Mais le plus solide, le plus majestueux appui semble celui qu'on demande aux édifices séculaires. Les salles de concert se voient abandonnées pour Notre-Dame et la Sainte-Chapelle — fastueusement illuminées — pour la cour du Palais-Royal, celle du Louvre et des Invalides.

Les concerts spirituels ou historiques s'encadrent en ces décors de pierre noblement marqués par les âges. Exemple — ou formule — qui déborde au delà du Grand Paris et qu'adoptent, selon de plus ou moins vastes ambitions, Versailles, Clamart et Sceaux, tandis que Royaumont continue d'accueillir, sous les voûtes abbatiales, la musique vocale religieuse de tous temps et de tous lieux.

PENDANT que s'affrontent et rivalisent ces fêtes sonores qui font presque figure de compétitions, la musique, dont l'avenir dira si elle peut demeurer, s'organise, plus discrètement, en des rencontres internationales qui mobilisent des professionnels, des spécialistes et des chercheurs, auxquels s'agglomèrent, en petit nombre, quelques curieux de tout ce qui commence. Ce n'est pas — loin de là — ce que l'on nomme « le grand public ». Pourtant, c'est celui que l'on vit à Cologne, pendant la dernière semaine de mai, et qui a jugé des œuvres choisies dans la production la plus représentative de la musique contemporaine internationale. En dépit de doctrines et de tendances opposées, des accords se sont faits, des jugements ont été formulés sur cette musique d'aujourd'hui, qui sera peut-être celle de demain.

UNE tentative en appelle une autre. Quelques semaines plus tard s'ouvrait à Paris la « première décade internationale de musique expérimentale ». On y a fait appel à tout ce que la recherche technique et intellectuelle compte d'activités dans le monde musical présent. Savants, théoriciens et créateurs ont expliqué machines à musique, conditionnement psycho-physiologique de l'esthétique musicale, musique concrète, musique électronique, musique spatiale. Travail de laboratoire ? Sans doute. Mais combien riche de possibilités ! Modestement, ces « chercheurs » présentent « leurs expériences » et ne prétendent pas détenir les clés de l'avenir. Pourtant, un espace illimité semble ouvert à ces intelligences, qui ne demandent qu'à nous instruire de leurs découvertes progressives d'où sortira peut-être la musique « moderne » du XXIe siècle.

L. MAURICE-AMOUR.

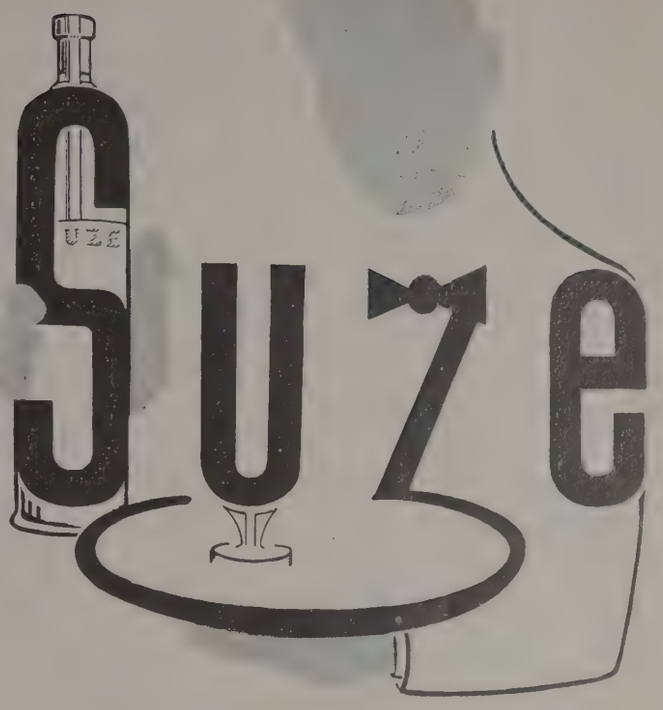
PARIS-BAGDAD

LES docteurs Francis Pottier et Jean Bouvier, accompagnés de M. Jacques Devos, sont partis en voiture de Paris le 9 juin à destination de Bagdad — via Istamboul — pour un voyage d'études destiné à renforcer les relations culturelles avec les étudiants de ces pays. Ce voyage est chronométré officiellement par l'Automobile-Club de France. Les trois voyageurs ont rallié Paris-Istamboul en une seule étape et en un temps record puisque, partis de Paris le mardi à 10 h. 34, ils sont arrivés à Istamboul le vendredi 12 juin à 23 h. 29.

SPECTACLES

TH. MOGADOR
L'Opérette sensationnelle
qui fait courir tout Paris
"LA BELLE DE MON CŒUR"
nouv. vers. franc. de " La Belle de New York ", la plus célèbre des Opérettes à grand spectacle.
3.000 représ. dans le monde.

ELLE A TOUT
POUR PLAIRE
LA REVUE DES
FOLIES-BERGÈRE



GENTIANE

Cie DE NAVIGATION PAQUET
" La Ligne du MAROC et du SÉNÉGAL par la MÉDITERRANÉE "

SERVICES RÉGULIERS DE PAQUEBOTS RAPIDES SUR **TANGER** ET **CASABLANCA** AU DÉPART DE **MARSEILLE** ET **PORT-VENDRES**

ET DE NAVIRES DE CHARGE SUR TOUS LES PORTS DU **MAROC** AU DÉPART DE MARSEILLE ET DES PRINCIPAUX PORTS MÉDITERRANÉENS

SERVICES RÉGULIERS SUR CASABLANCA **LAS PALMAS** **DAKAR** PAR PAQUEBOTS RAPIDES ET SUR LES RIVIERES DU **SALOUM** ET DE LA **CASAMANCE** PAR NAVIRES DE CHARGE

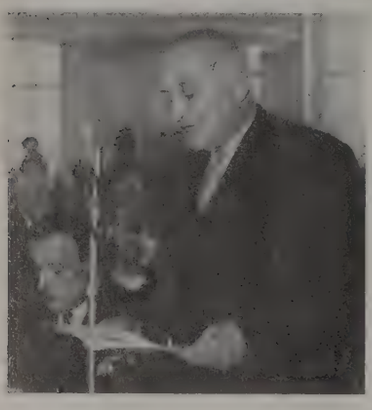
POUR FRET ET PASSAGES, SE RENSEIGNER A :
MARSEILLE - SIÈGE SOCIAL & DIRECTION : 90, BOUL. DES DAMES
PARIS - AGENCE GÉNÉRALE : 4, RUE DES CAPUCINES
dans les Agences de la Cie et Agences de Voyages

TOULOUSE, BERCEAU DE L'AVIATION COMMERCIALE, INAUGURE UN AÉROPORT MODÈLE

TOULOUSE, où est née l'aviation — Clément Ader n'est-il pas né à quelques kilomètres de la capitale du Languedoc ? — Toulouse, berceau de l'aviation commerciale, Toulouse, cité des ailes par excellence, se devait d'avoir une aérogare moderne sur un terrain aux pistes ultramodernes. C'est à la Chambre de commerce de la cité de Clémence Isaure que revient le mérite d'avoir fait édifier, à quelques kilomètres de la ville, des bâtiments dont seuls, pour le moment, les deux grands aéroports parisiens peuvent s'enorgueillir.

Le 250e anniversaire de la Chambre de commerce et le 50e anniversaire de l'Ecole supérieure de commerce viennent de donner lieu à des festivités au nombre desquelles se situe l'inauguration officielle du nouvel aéroport de Toulouse-Blagnac.

M. Barlangue, président de la Chambre de commerce, prononçant son discours.



S. E. El Glaoui, pacha de Marrakech, était venu tout exprès de Paris à bord d'un avion spécial, démontrant par ce geste les liens étroits qui unissent le Maroc à la région de Toulouse. M. Barlangue, l'actif président de la Chambre de commerce, accueillit également à la descente d'avion : MM. Bourgès-Maunoury, Max Hymans, président d'Air France ; M. Lemaire, secrétaire général de l'Aviation civile.

Le ciel de Toulouse n'avait jamais vu rassemblés autant d'avions à réaction au cours d'un meeting grandiose.

Le président Barlangue exprima « son espoir de voir désormais se développer à travers toute la France un réseau de lignes aériennes qui permettra de relier entre elles les grandes villes françaises, et en particulier Toulouse à la capitale ».

Louis CASTEX.

LES 150 ANS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

POUR célébrer le cent cinquantième anniversaire de sa fondation, la Chambre de commerce de Paris a eu l'excellente idée d'organiser en son hôtel une exposition où sont rassemblés de nombreux documents évoquant toute l'histoire des activités commerçantes de la capitale.

Le président de la République, qui inaugurait cette commémoration d'une grande compagnie, a célébré, répondant au discours de M. Fougerolle, président de la Chambre de commerce, la continuité de la France « à travers les régimes et à travers l'espace ».

LÉGION D'HONNEUR

DANS la dernière promotion de la Légion d'honneur figure Mme Simone Maurice-Petsche. Hommage à des mérites reconnus depuis longtemps. Maire de Guillestre, dans les Hautes-Alpes, secrétaire générale du comité féminin du C. N. I. P., membre du comité France-Amérique, elle est outre-Atlantique un de nos meilleurs « missionnaires ».

POUR VOTRE DISCOTHÈQUE

MUSIQUE RELIGIEUSE

A LA tête d'un grand orchestre et de sa chorale, Félix Raugel anime avec le concours de Maurice Duruflé à l'orgue cinq motets de Mozart qui datent de 1776-1780, c'est-à-dire d'une époque où l'illustre compositeur comptait vingt à vingt-quatre printemps. Le grand prix du disque est venu à juste titre récompenser ce parfait enregistrement assuré par l'anthologie sonore.

MUSIQUE ROMANTIQUE

Les récitals ne sont plus cantonnés comme autrefois dans les salles de concerts. Le progrès permet de les écouter à domicile ; la maison Decca a pris l'heureuse initiative de réunir sur microsillon un « Récital Chopin ». L'éminent pianiste Wilhelm Backhaus reproduit avec une sensibilité qui n'a d'égale que sa virtuosité les pages les plus caractéristiques du poète du clavier. En dehors des études, quelques mazurkas et polonaises — danses improvisées sur la place du village et cortèges de nobles allant rendre hommage à leur souverain — montrent deux aspects de la vie polonaise au siècle dernier.

MUSIQUE MODERNE

Voici — chez Philips — une excellente gravure de la Symphonie du Nouveau Monde **d'Anton Dvorak, œuvre d'une grande valeur tour à tour pittoresque, colorée, sensible, qui dépeint à merveille les impressions d'un artiste lors de son arrivée en Amérique. L'orchestre de la Résidence de La Haye en est un parfait interprète.**

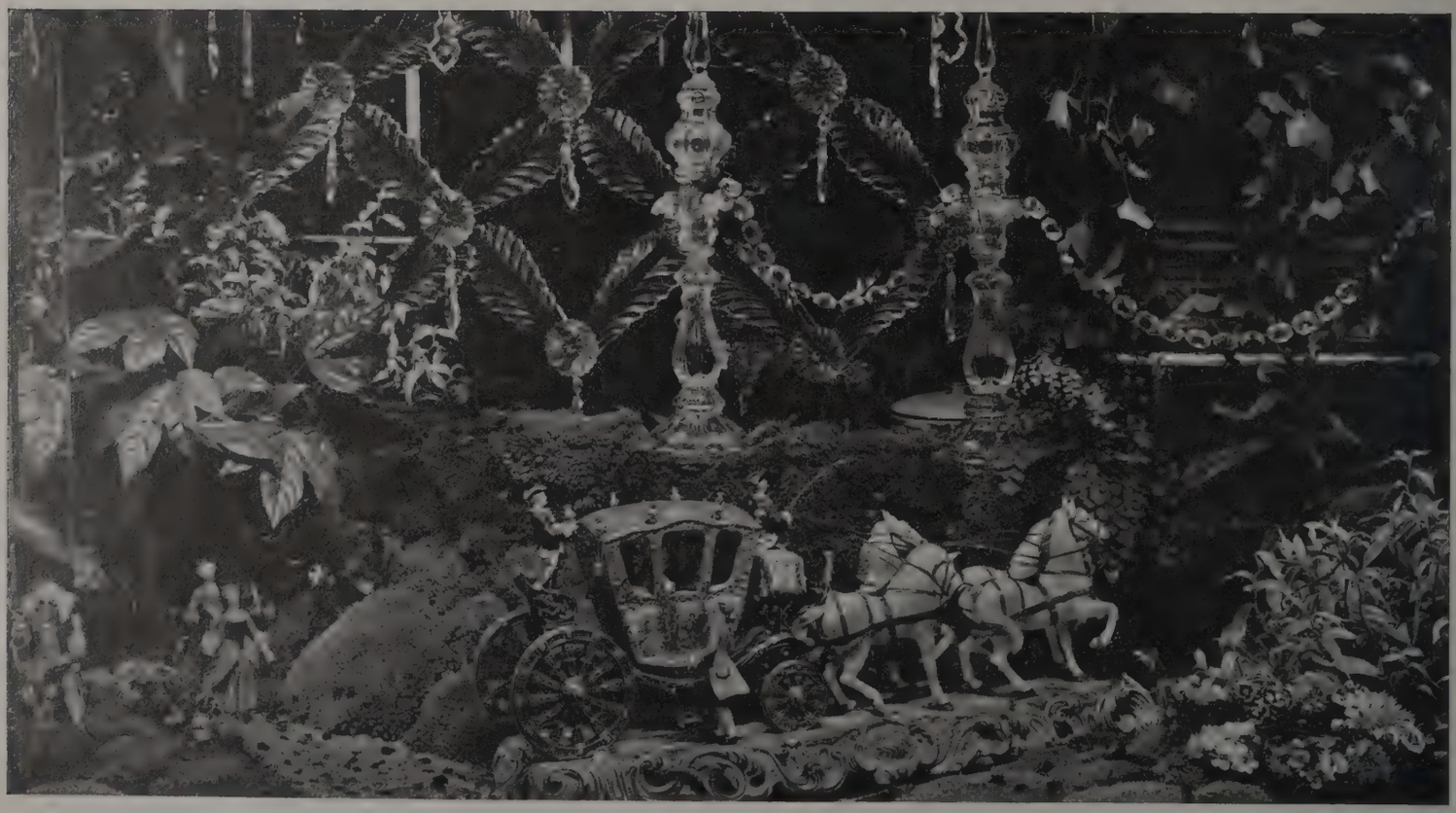
Arthur Rubinstein enregistre sur microsillon « La voix de son maître » quelques œuvres imagées de Claude Debussy, telles que la Cathédrale engloutie, la Terrasse des audiences du clair de lune, Ondine, **et complète son audition par** Masques, Poissons d'or **et** la Fille aux cheveux de lin.

VARIÉTÉS

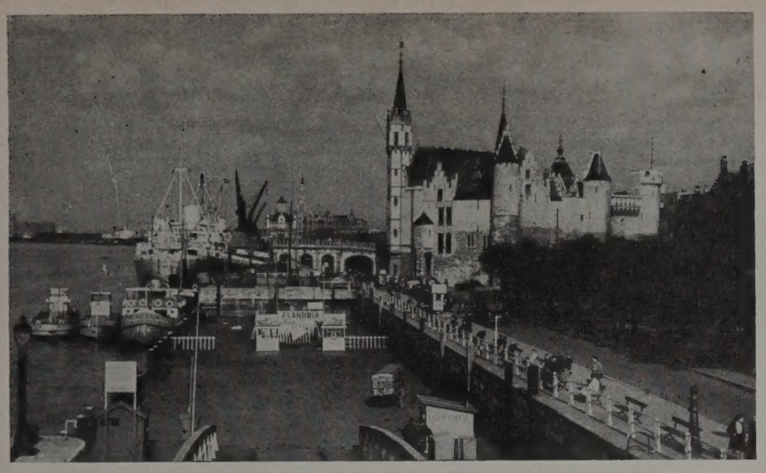
Edith Piaf est l'interprète idéale de la musique populaire. Tout le monde l'a entendue chanter avec de douloureux accents Mon légionnaire ; **il est entouré de quelques autres chansons comme** l'Accordéoniste **et** Monsieur Saint-Pierre **dans le disque 33 tours que présente la maison Polydor.**

W.-L. LANDOWSKI.

LE COURONNEMENT D'ELIZABETH II vu par " LIMOGES-UNIC "



Dans ses vitrines du 12, rue de Paradis, à Paris, LIMOGES-UNIC, le grand spécialiste renommé pour ses belles porcelaines et ses splendides cristaux, a présenté, d'une façon élégante et artistique, ce royal événement en... porcelaine décorée. Cette présentation est due à l'initiative de Madame Lucette François, conseiller artistique de " Limoges-Unic ", auprès de laquelle la clientèle est heureuse, pour ses achats, de trouver tous les renseignements et suggestions qu'elle désire recevoir.



Anvers. Le Steen et le port. (Cliché C. G. T., photo. Hoelen.)

BELGIQUE, TERRE D'ART ET DE TOURISME

Terre de tourisme, la Belgique étale ses paysages parsemés de villes et de villages entre la Meuse et l'Escaut. Terre d'art aussi, avec ses richesses incomparables de peinture et d'architecture, son chapelet de villes anciennes.

Dans les pierres des monuments de Belgique se sont inscrites de grandes pages de l'histoire d'Occident. Mais on y lit surtout la lutte d'un peuple épris de liberté. Tapies autour de leurs beffrois où elles conservaient jalousement les chartes sur lesquelles étaient enregistrées les franchises qu'elles avaient arrachées à leurs maîtres, les cités belges assuraient vaillamment leur propre défense. Depuis des siècles les noms de villes comme Bruges, Gand, Anvers, Bruxelles signifient amour de l'indépendance, combat pour l'indépendance. Mais ils signifient aussi culte de l'humanisme, épanouissement intellectuel dans l'opulence matérielle.

L'historien Henri Pirenne en a fait la remarque :

« La Belgique est une terre de villes. Et ce fut dans ses villes que le génie belge put donner le maximum de sa force. »

Nulle part au monde en effet on ne peut trouver, sur un aussi petit territoire, tant de monuments architecturaux. Après les beffrois, au premier rang desquels on admire la fine silhouette de Tournai, la sombre masse de Gand, la célèbre envolée de Bruges, citons les splendides hôtels de ville : celui de Bruxelles, avec sa tour incomparable; celui de Louvain, qui vient de fêter son cinq centième anniversaire ; celui d'Audenaerde, celui de Mons et tant d'autres.

Comment oublier les halles d'Ypres, édifice merveilleux reconstruit après son aveugle destruction, et l'Université de Louvain, deux fois incendiée en deux guerres ?

Vient ensuite la foule des églises : Tournai et ses cinq clochers, les deux tours carrées de Sainte-Gudule à Bruxelles, la gracieuse silhouette de Notre-Dame du Sablon et la flèche de la cathédrale d'Anvers. Puis encore Saint-Bavon à Gand, gardienne de *l'Agneau mystique*, et Saint-Rombaut, à Malines, avec sa tour monumentale, Saint-Waudru à Mons, et Sainte-Gertrude à Nivelles..., et combien d'autres encore qui ajoutent leur masse au concert merveilleux des pierres et des vitraux !

Que de merveilles réserve aussi la découverte des peintres : Van Eyck, Breughel, Rubens, Memlinc, Van der Goes, Bouts, Roger de la Pasture, dit Van der Weyden, et son maître, Robert Campin.

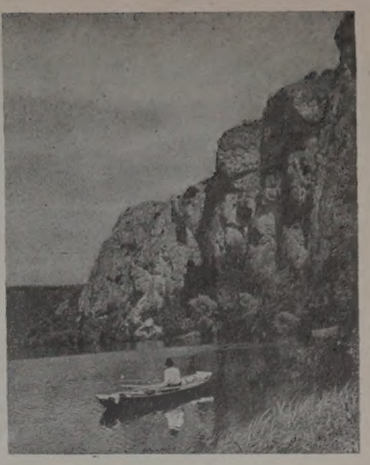
Lourd est l'héritage que la Belgique a accepté. Elle offre aujourd'hui au monde le spectacle d'un peuple qui vit au milieu des grandeurs du passé avec la sérénité de ceux qui se savent dignes des ancêtres.

Bruxelles, ville à la fois ancienne et moderne, offre aux touristes du monde entier sa cuisine renommée, savoureux compromis entre les cuisines française et flamande.

Grand centre musical et artistique (le Festival du cinéma de 1947 est encore dans toutes les mémoires), Bruxelles possède en son palais des Beaux-Arts une construction des plus modernes et des mieux adaptées aux grands spectacles et aux expositions d'art importantes.

Dans les magasins luxueux qui bordent ses avenues et ses boulevards, les produits des métiers d'art — fines dentelles, bijoux, émaux précieux et les merveilleuses parures de diamants taillés dans les ateliers d'Anvers — confirment la tradition séculaire de son artisanat.

La Belgique n'est pas seulement une terre imprégnée du passé. L'art y vit, robuste, et le travail de l'artiste se joint à celui du paysan et de l'ouvrier pour donner au pays cette vitalité qui fait l'admiration des visiteurs.



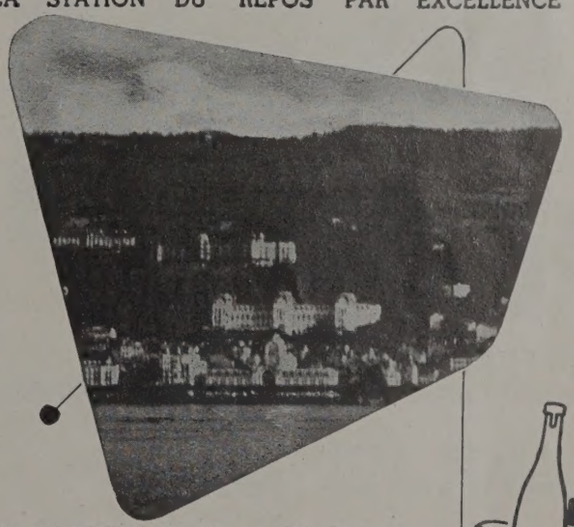
Sur la Meuse. (Photo. Burton.)

Bitter
CAMPARI
L'APÉRITIF MONDIAL

SE BOIT TRES FRAIS
sec ou à l'eau gazeuse
en AMERICANO : ½ BITTER CAMPARI ½ Vermouth
en COCKTAIL : ⅓ BITTER CAMPARI ⅓ Gin ⅓ Vermouth

Concessionnaire pour la France et l'Union Française
— S. O. V. A. L. S. A. Nanterre - Seine —

LA STATION DU REPOS PAR EXCELLENCE

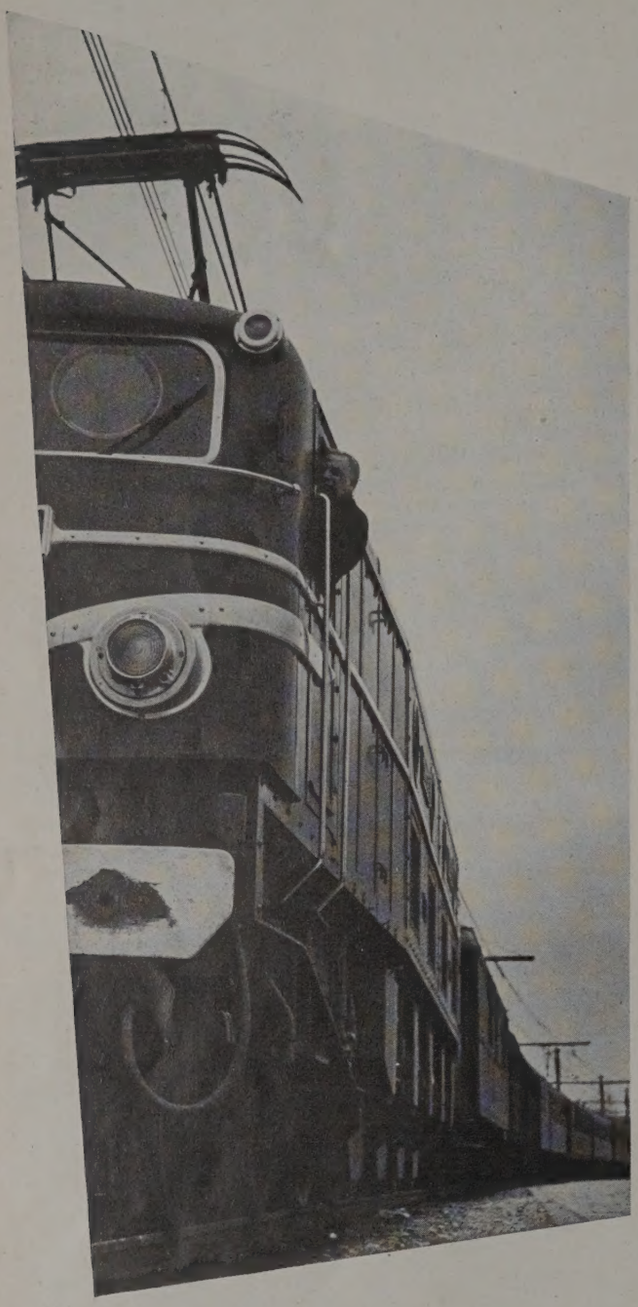


Hotel ROYAL, Cat. Luxe Tél. 400
Hôtel SPLENDIDE **** Tél. 485
Son Casino
Son Golf (18 trous)
Sa plage ultra-moderne
Ses Tennis
La douceur de sa campagne
L'immensité de son lac
La pureté de son air
La courtoisie de son accueil

EVIAN
SOURCE CACHAT

Saison : 15 Mai - 25 Septembre

NOVUM



* L'HOMME MODERNE prend le train pour SON EXACTITUDE

* L'HOMME ACTIF prend le train pour SA VITESSE

* L'HOMME PRATIQUE prend le train pour SON CONFORT

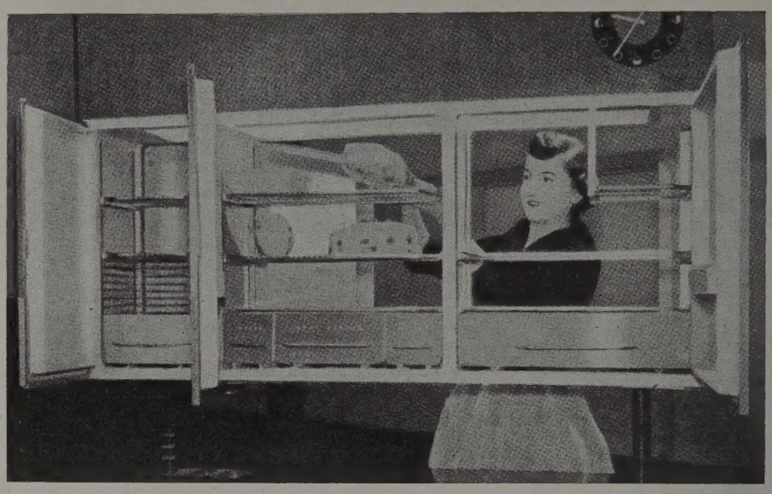
14-53

à tous LE TRAIN SNCF fait gagner du temps.

L'INVENTION AU SERVICE

POUR LES MÉNAGÈRES

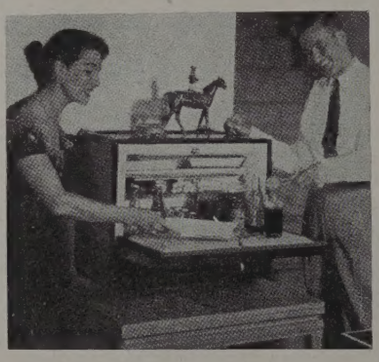
LES RÉFRIGÉRATEURS SE TRANSFORMENT



LES temps sont révolus où tous les réfrigérateurs offerts au public semblaient issus de moules identiques.

Ce meuble, devenu indispensable, commence à évoluer dans sa forme comme dans son utilisation. Voici, par exemple, un ingénieux ensemble « plat » conçu aux Etats-Unis et qui pourra trouver sa place dans la cuisine la plus étroite, où un modèle classique n'aurait pu entrer.

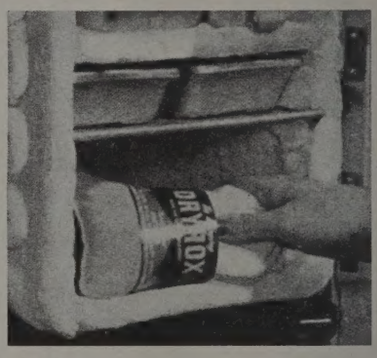
Les parois isolantes ont été réduites au minimum, et les portes, scellées magnétiquement, ouvrent des deux côtés, permettant une utilisation « en épi ».



CET autre réfrigérateur prend place dans le salon, la salle à manger, voire la chambre, où il permet de conserver des boissons rafraîchissantes en évitant des déplacements inutiles.

Il a sa place également dans un bureau et même dans un cabinet médical.

UN SAC DE CRISTAUX spéciaux, placé dans l'élément du réfrigérateur, ralentit d'une façon appréciable la formation du givre sur les parois en absorbant l'humidité. Quand leur action diminue, les cristaux deviennent roses et il suffit de les réchauffer pour leur rendre leur propriété asséchante.



L'HABITAT MODERNE

DU CALORIFÈRE AU FRIGORIFÈRE

L'APPARITION des premières chaudières de chauffage central fut, en son temps, une véritable révolution. L'architecte d'aujourd'hui ne saurait concevoir une construction qui ne comprendrait pas un système de chauffage diffusant, à volonté, une chaleur égale dans toutes les pièces et durant toute la saison froide. L'entrepreneur de demain prévoira de même un système complet assurant, tout l'été, la réfrigération convenable de tout appartement ou maison individuelle. L'expression « conditionnement de l'air » convenant à des installations spéciales, telles que celles qui assurent la climatisation d'avions, de paquebots ou de trains de luxe, voire d'ateliers ou de bureaux, il reste à trouver un nouveau terme pour désigner les appareils et installations destinés aux simples particuliers. Parlera-t-on de « réfrigération centrale » ou de « frigorifère » ? En tout cas, si le mot n'existe pas encore, la chose, elle, est devenue réalité. Deux solutions sont d'ailleurs offertes selon qu'il s'agit d'habitations existantes ou de constructions nouvelles.

Pour ces dernières, des machines combinées assurent, à volonté, chauffage ou refroidissement. On les installe au sous-sol, dès que les fondations sont établies, cela afin de diminuer les frais d'aménagement. Certains modèles peuvent se séparer en deux parties pour le transport, car il s'agit de machines pesant plus d'une tonne. On peut également se procurer des appareils s'adaptant à un chauffage central déjà installé. En effet, presque tous les systèmes, chauffant ou réfrigérant, utilisent les mêmes conduits, un unique thermostat assurant le contrôle de l'ensemble.

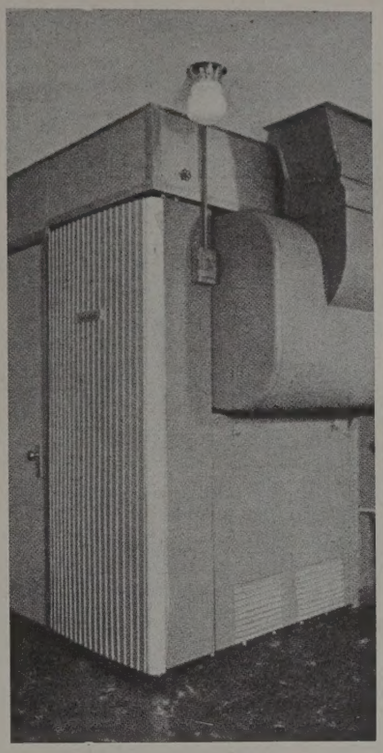
Le fonctionnement d'une installation de ce

... DE LA VIE PRATIQUE

genre est relativement simple. S'agit-il de chauffer ? Le ventilateur envoie l'air à travers le foyer de la cheminée. S'agit-il de refroidir ? L'air est asséché et refroidi par un serpentin, grâce à un système analogue à celui des réfrigérateurs domestiques, mais en utilisant de l'eau au lieu de l'air pour refroidir le mélange réfrigérant ; la chaleur de l'air est enlevée par le réfrigérant, qui est lui-même refroidi par l'eau.

La maison ainsi climatisée, où l'air est entièrement renouvelé en cinq minutes, ouvre de nouveaux horizons aux bâtisseurs. Les fenêtres ne sont plus, en effet, indispensables à l'aération, leur seul usage est, si l'on peut dire, d'ordre esthétique. On peut, en tout cas, les supprimer résolument sur tout un côté de la maison, celui où la vue est sans intérêt. Certaines pièces « utilitaires » peuvent se trouver au centre de la maison, permettant ainsi de tirer meilleur parti de la surface disponible, et aussi d'amortir le prix de l'installation du système « chauffage-réfrigération », qui est deux fois et demie supérieur à celui que représente la pose d'un chauffage central classique.

Les dépenses de fonctionnement varient, évidemment, avec le climat. Tout d'abord une assez forte consommation d'eau, en plus de celle de l'électricité. Pour fixer les idées, disons que le « climatiseur » dépensera plus pour refroidir pendant deux mois que pour chauffer pendant un semestre, mais le confort obtenu justifie largement, semble-t-il, cet accroissement de dépenses.



Un « climatiseur » complet pèse plus d'une tonne.

MATIÈRES ET TECHNIQUES NOUVELLES

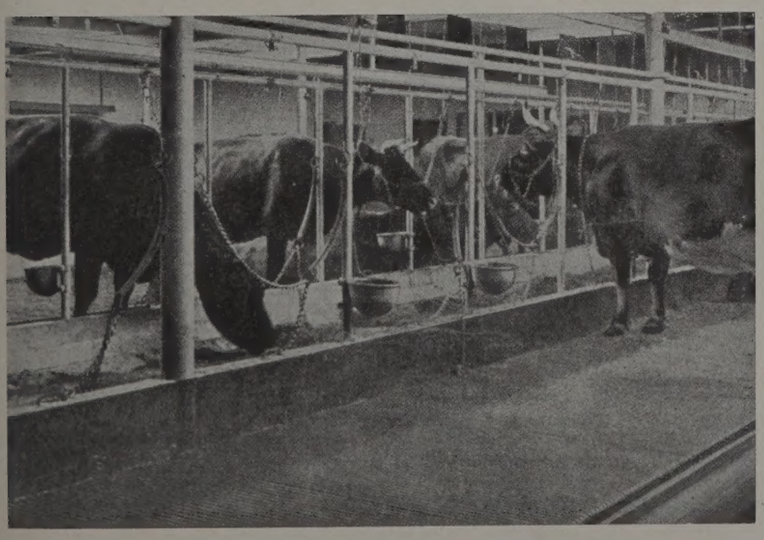
L'INDUSTRIE DES « CERMETS »

LES « métaux-céramiques », baptisés « cermets » par les spécialistes américains, constituent les matières les plus dures et les plus résistantes à la chaleur que l'on connaisse jusqu'à présent. L'usage industriel en était restreint, car les pièces métalliques rétrécissent, au sortir du four, de 25 %, ce qui rendait impossible une précision absolue. Il s'agissait alors de rectifier une pièce, si solide que, seul, le diamant industriel pouvait la travailler. Fort heureusement pour l'avenir de la nouvelle industrie une méthode permet, depuis peu, le travail de précision sur les « cermets ». Cette méthode consiste à arracher à la pièce à rectifier des particules microscopiques au moyen d'une électrode en bronze et d'un courant à haute tension (un peu comme un peigne de celluloïd que l'on a chargé d'électricité positive en le frottant avec un morceau de laine attire des poussières ou de petits fragments de papier).

PERFECTIONNEMENTS AGRICOLES

ÉTABLES CAOUTCHOUTÉES

ON expérimente actuellement en Suède un modèle d'étables dont le revêtement de caoutchouc ondulé élimine l'usage de la paille. La surface ondulée du revêtement permet une circulation d'air sous les bêtes quand celles-ci sont couchées. Le purin, recueilli dans un conduit en caoutchouc, est versé dans une fosse sous l'étable.



CONFORT
RAPIDITÉ

AVEC LES QUADRIMOTEURS "STRATOLINER"

BILLETS, RENSEIGNEMENTS
3, rue Saint-Philippe-du-Roule
TÉL. : BAL. 65-10, 65-11, 65-12
70, Av. des Champs-Élysées, 2e ét.
TÉL. : ÉLY. 12-90, 12-91, 12-92
ET TOUTES
AGENCES DE VOYAGES

PARIS-BEYROUTH	66.000
PARIS-LIBREVILLE	95.600
PARIS-DOUALA	83.400
PARIS-BRAZZAVILLE	97.200
PARIS-POINTE-NOIRE	97.200
PARIS-DJIBOUTI	99.900
PARIS-TANANARIVE	139.000
PARIS-SAIGON	150.000
PARIS-HANOI	164.000

AIGLE AZUR

La Qualité—
avant tout

Le 'Black & White' est de tous les bons Whiskys écossais celui qui donne le plus de satisfaction, car il a une tradition de qualité supérieure qui en fait le premier choix du connaisseur.

Distillé et mis en bouteilles en Ecosse

'BLACK & WHITE'
SCOTCH WHISKY

By Appointment to the late King George VI
Scotch Whisky Distillers James Buchanan & Co. Ltd.

JAMES BUCHANAN & CO. LTD., GLASGOW, ECOSSE

LOTERIE NATIONALE

28 Juin 1953

Saisissez la chance par les chevaux

TRANCHE SPÉCIALE DU
GRAND PRIX DE PARIS
GROS LOT : 80.000.000 de Frs dans la série du cheval classé 1er

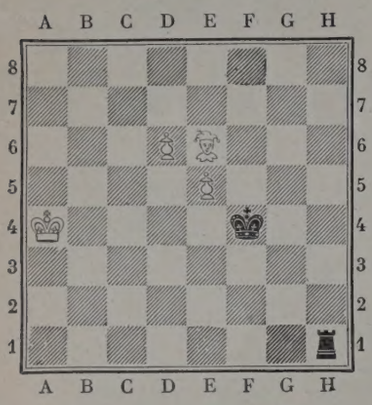
N 39

LES JEUX

PAR ANDRÉ CHÉRON

LES ÉCHECS (N° 113)

Solution de l'étude N° 114, par L. Prokes 1er prix, concours « Louma », 1941.



Les blancs jouent et gagnent.

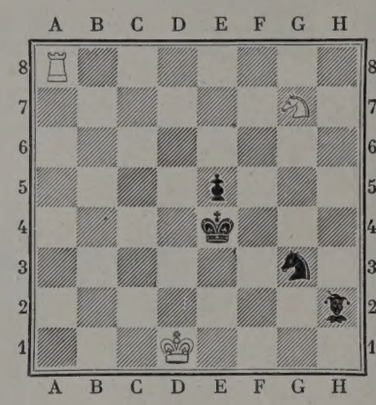
1. d6-d7 et maintenant, suivant les coups de la tour, trois variantes dans lesquelles le fou se sacrifiera avec gain de temps, pour débloquer le pion é5, après quoi les deux pions liés triompheront aisément de la tour.

Si 1. ... Th1-h8. — 2. Fé6-g8!, Th8×g8. — 3. é5-é6 gagne.

Ou si 1. ... Th1-d1. — 2. Fé6-d5!, Td1×d5. — 3. é5-é6 gagne.

Ou si 1. ... Th1-a1+. — 2. Fé6-a2! (et non 2. Ra4-b3?, Ta1-a8 nulle ; 3. Fé6-d5, Ta8-b8+ et Rf4×é5). — 2. ... Ta1×a2+. — 3. Ra4-b3, Ta2-a8 ou d2. — 4. é5-é6 gagne.

Etude N° 115, par Liburkin, 2e prix, « 64 », 1935.



Les blancs jouent et gagnent.

Les blancs arriveront aisément à prendre une pièce noire sans rien donner, ce qui leur conférerait une supériorité matérielle décisive... si le pion n'intervenait pour menacer de créer une position nulle aussi surprenante que cachée.

Mais une pointe exquise et inattendue mettra fin à l'espoir des noirs.

LE BRIDGE (N° 118)

SOLUTION DE L'ÉTUDE N° 104

le mort : ♠ 4 2 ♡ A 10 7 5 2 ◇ A 6 4 3 ♣ 9 5

NORD (OUEST EST) SUD : ♠ 3 ♡ R D V ◇ 9 8 7 5 ♣ R V 6 3 2

Les enchères :			
SUD	OUEST	NORD	EST
1 ♠	passe	2 ♡	passe
3 ♠	passe	4 ♠	

Ouest entame du ◇ R, Nord met l'as et Sud le ◇ 2.

Sud coupe ensuite le ◇ 3, avec le ♠ 7.

Puis Sud joue ♣ as sur lequel Ouest jette le ♣ 4.

Sud continue par ♣ 8 et Ouest met le ♣ 10.

Comment Est doit-il jouer ?

Est doit prendre avec le ♣ V pour rejouer le ♡ R et non pas le ♠ 3.

La loi fondamentale d'une bonne défense n'est pas dans l'application automatique de règles, mais dans un effort d'imagination qui, utilisant tous les renseignements donnés par les enchères et le jeu des premières levées, cherche la combinaison de cartes donnant une chance de faire échouer le contrat.

Est doit se tenir les raisonnements suivants.

Sud n'a sûrement pas la ♣ D, car avec ♣ A D 8, il eût fait l'impasse à ♣ après avoir pris du ◇ as et n'aurait pas coupé le ◇ 3 pour jouer ensuite ♣ A et ♣ 8. Donc c'est Ouest qui a encore la ♣ D, ce qui réduit les ♣ de Sud à A 8 7 au départ. Dans ces conditions, il ne servirait à rien de jouer ♠ 3 à la cinquième levée, puisqu'il resterait quand même un atout au mort pour couper le dernier ♣ de Sud.

D'autre part, la forte redemande avec saut 3 ♠ situe 6 ou 7 ♠ chez Sud. Mais si Sud a ♠ A R x x x x x, son contrat est imperdable, car, comme il ne lui restera que 2 ♡, il ne perdra qu'une levée à ♠, une à ♡ et une à ♣.

Est doit mettre son espoir dans la distribution initiale suivante des cartes :

le mort : ♠ 4 2 ♡ A 10 7 5 2 ◇ A 6 4 3 ♣ 9 5

♠ V 10 6 5 ♡ x x ◇ R D V 10 ♣ D 10 4 — NORD (OUEST EST) SUD : ♠ 3 ♡ R D V ◇ 9 8 7 5 ♣ R V 6 3 2

♠ A R D 9 8 7 ♡ x x x ◇ 2 ♣ A 8 7

Après ◇ as et ◇ coupé, ♣ as et ♣ 8 pris du ♣ V, si Est joue superficiellement le ♠ 3, Sud réussira ainsi son contrat.

♠ as et dernier ♣ coupé, ◇ 4 coupé avec ♠ 8 *(le danger que ce troisième tour de ◇ soit surcoupé par Ouest est minime, comparé à celui d'une répartition 4-1 des ♠)*, puis ♠ R et ♠ D.

Apprenant que les ♠ sont 4-1, Sud n'aura plus qu'une chance de faire son ♠ 9 et son contrat : ♡ as et dernier ◇ coupé avec le ♠ 9. Et cela réussira !

Ainsi s'explique la mystérieuse coupe du ◇ à la deuxième levée : il s'agissait là d'un jeu de sécurité se ménageant une chance de réussir le contrat, même si les ♠ sont 4-1, ce qui semble rendre fatale la chute par perte de deux ♡, un ♣ et un ♠. Le raisonnement de Sud est simple. Pour réussir son contrat, il doit faire 6 levées avec ses 6 atouts, plus l'as aux 3 autres couleurs, plus un ♣ coupé. Mais si les ♠ sont 4-1, comment faire 6 levées avec les 6 atouts de Sud ? Réponse : en coupant trois fois ◇ avec les trois petits atouts de Sud, ce qui oblige à utiliser chaque rentrée du mort pour jouer et couper ◇.

Mais ce brillant jeu de sécurité est mis en échec par une plus brillante défense d'Est. Après avoir pris du ♣ V, Est rejoue ♡ R.

Nord doit prendre (s'il ne prend pas, Est continue par ♡ D). Il rejoue ◇ coupé, et Sud joue son dernier ♣ coupé. (Sud ne peut pas jouer deux fois ♠ pour sonder la répartition des ♠, car le mort n'aurait plus d'atout pour couper ♣). Mais là est la différence ! Le mort n'ose plus jouer ◇ pour que Sud le coupe du ♠ 9, car ce quatrième tour de ◇ risque d'être surcoupé par Ouest, qui peut fort bien avoir eu au départ trois ◇ et deux ou trois ♠ dont un honneur. Dans cette situation, la meilleure chance de Sud est d'espérer les ♠ 3-2 et de jouer le dernier ♠ du mort, ce qui provoque la chute grâce à la clairvoyante défense d'Est.

Est a forcé le mort à utiliser à contretemps sa rentrée du ♡ as.

ÉTUDE N° 105

le mort : ♠ D V 7 ♡ 3 2 ◇ 8 7 4 2 ♣ 10 8 4 3

NORD (OUEST EST) SUD : ♠ A R 10 9 8 6 ♡ A R 6 5 4 ◇ A ♣ A

Sud joue 6 ♠ et Ouest entame du ♣ R. Quel est le meilleur jeu de Sud ?

ERREUR JUDICIAIRE ?

UNE des dernières décisions prises par le garde des Sceaux du cabinet René Mayer a été de saisir la Cour suprême d'une demande en revision d'un procès qui eut avant guerre quelque retentissement : celui de l'intendant Frogé, de Belfort, condamné en 1935 à cinq ans de prison pour espionnage par la Cour d'appel de Besançon.

Plusieurs requêtes en revision formulées depuis lors par l'ex-intendant, qui n'a jamais cessé de protester de son innocence, avaient été rejetées. Mais, en raison de faits nouveaux troublants qui révèlent des inexactitudes graves dans un témoignage capital produit au procès et le rôle équivoque d'un des accusateurs, M. Martinaud-Deplat a été amené à déférer l'arrêt de condamnation de 1935 devant la Cour suprême. Cette haute juridiction décidera si les faits nouveaux donnent matière à la revision de ce procès.

10 jours à l'ILE d'ELBE
avec croisière à l'île de
MONTE-CRISTO
17.990 fr.
Brochures gratuites de voyages pour :
La Suisse - Les Lacs italiens
Les Iles Baléares - Le Maroc
L'Italie - La Côte d'Azur, etc.
et tout ce que vous pouvez désirer
Les Grands Courriers
11, Chaussée-d'Antin, Paris. PRO. 43-25

RUBRIQUE IMMOBILIÈRE
VÉZELAY dans bourg proche de Vézelay, propriété dans joli cadre, parc 1 ha. confort 10 p. Guillemin, notaire à Avallon.

PETITE ANNONCE
EMBARCATIONS EN MÉTAL LÉGER INOXYDABLE « ARCUS » de 2 à 5 mètres. Voile et moteur. Nouveau catalogue illustré sur simple demande. Les Ateliers de Touraine, 21, place Rabelais, TOURS.

TOURISME ET VILLÉGIATURES
CÔTE D'AZUR
St-JEAN-CAP-FERRAT
Gd Hôtel du Cap Ferrat Près Nice Ttes les joies de l'Eté - Son Site - Sa Piscine - Sa Plage.

DÉSIREZ-VOUS RECEVOIR *gratuitement*
UN PLAN DE LA VILLE ET UNE CARTE DE LA ZONE DE **TANGER ?**
DE NOMBREUX RENSEIGNEMENTS SUR **TANGER ?**
DES CONSEILS PRATIQUES CONCERNANT **TANGER ?**
LA LISTE DES HÔTELS DE **TANGER ?**
ÉCRIVEZ À L'OFFICE DU TOURISME À TANGER
Vous viendrez certainement un jour à **TANGER** *et vous serez heureux de posséder ces documents*